8/82

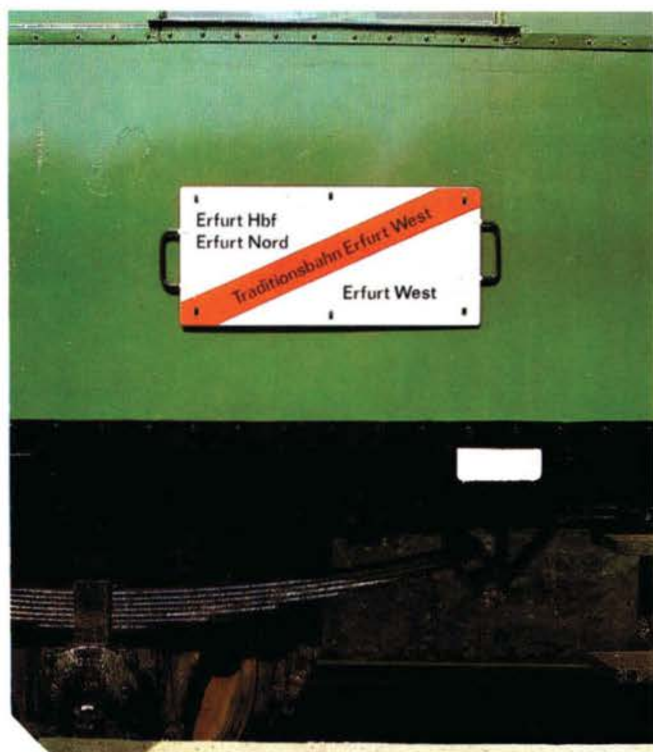
transpress

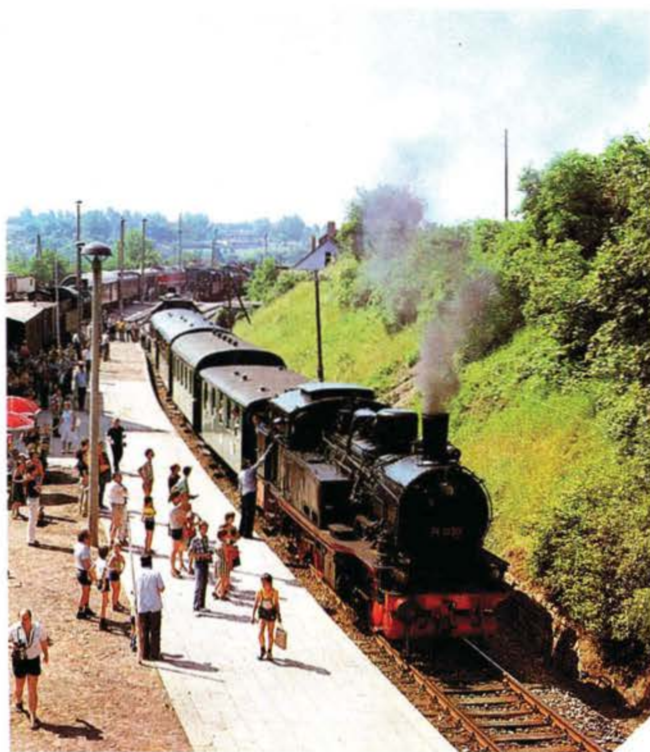
modell eisenbahner

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift · ISSN 0026-7422 · Preis 1.80 M

Bildreportage Fahrzeugschau Erfurt







Museums-Bahnhof Oberrittersgrün

Unweit der erzgebirgischen Kreisstadt Schwarzenberg liegt die Gemeinde Rittersgrün. Von 1889 bis 1971 bestand von hieraus eine 750 mm-spurige Bahn bis zum knapp 10 Kilometer entfernten Bahnhof Grünstädtel an der regelspurigen Nebenbahn Schwarzenberg—Annaberg-Buchholz. Nachdem hier kein Zug mehr fuhr, fanden sich Freunde, die nun schon über 10 Jahre engagiert dabei sind, als Erinnerung an das seinerzeit unentbehrliche Verkehrsmittel in und um den Lokschuppen des ehemaligen Bahnhofes Oberrittersgrün ein Schmalspurbahn-Museum zu gestalten. Mehr darüber erfahren Sie auf den Seiten 4 und 5 dieser Ausgabe.

Bilder 1 bis 4 Blick auf das Gelände des Museumsbahnhofes Oberrittersgrün

Fotos: R. Heinrich, Steinpleis

1



2



3



4



modell eisenbahner

inhalt

eisenbahn-modellbahn-
zeitschrift
31. Jahrgang



transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

ISSN 0026-7422
Index 32542

Titelbilder

100 Jahre Eisenbahndirektion in Erfurt. Über die Veranstaltungen aus diesem Anlaß berichten wir auf den Seiten 15—19 ausführlich. Das obere Foto zeigt die Traditionslokomotive 94 1292 in Schleusingen vor ihrer Fahrt nach Erfurt. Großer Beliebtheit erfreute sich der in Erfurt eingesetzte Traditionszug, hier mit der Lok 74 1230 auf dem Bahnhof Erfurt West. Links das an allen Wagen angebrachte Wagenlaufschild.

Fotos: R. Heym, Suhl (1), J. Nagel, Berlin (2)

Redaktion
Verantwortlicher Redakteur:
Dipl. rer. pol. Rudi Herrmann
Telefon: 2 04 12 76
Redakteur: Ing. Wolf-Dietger Machel
Telefon: 2 04 12 04
Gestaltung: Ulrich Reuter, VBK-DDR
Typografie: Ing. Inge Biegholdt
Anschrift:
Redaktion „Modelleisenbahner"
DDR - 1086 Berlin,
Französische Str. 13/14, Postfach 1235
Fernschreiber: Berlin 11 22 29
Telegrammadresse: transpress Berlin
Zuschriften für die Seite
„DMV teilt mit"
(also auch für „Wer hat – wer braucht?")
sind nur an das Generalsekretariat
des DMV, DDR - 1035 Berlin,
Simon-Dach-Str. 10, zu senden.

Herausgeber
Deutscher Modelleisenbahn-Verband
der DDR

Redaktionsbeirat
Günter Barthel, Erfurt
Dipl.-Ing. oec. Gisela Baumann, Berlin
Karlheinz Brust, Dresden
Achim Delang, Berlin
Dipl.-Ing. Günter Driesnack, Königsbrück (Sa.)
Dipl.-Ing. Peter Eickel, Dresden
Eisenbahn-Bau-Ing. Günter Fromm, Erfurt
Dr. Christa Gärtner, Dresden
Ing. Walter Georgii, Zeuthen
Ing. Wolfgang Hensel, Berlin
Dipl.-Ing. Hans-Joachim Hütter, Berlin
Werner Ilgner, Marienberg
Dipl.-Wirtschaftler Rolf Karl, Sonneberg
Prof. em. Dr. sc. techn. Harald Kurz, Radebeul
Wolfgang Petznick, Magdeburg
Ing. Peter Pohl, Coswig
Ing. Helmut Reinert, Berlin
Gerd Sauerbrey, Erfurt
Dr. Horst Schandert, Berlin
Ing. Rolf Schindler, Dresden
Joachim Schnitzer, Kleinmachnow
Jacques Steckel, Berlin
Hansotto Voigt, Dresden

Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin
Verlagsdirektor: Dr. Harald Böttcher
Chefredakteur des Verlags:
Dipl.-Ing.-Ök. Journalist Max Kinze
Lizenz Nr. 1151
Druck:
(140) Druckerei Neues Deutschland, Berlin
Erscheint monatlich;
Preis: Vierteljährlich 5,40 M.
Auslandspreise bitten wir den Zeitschriftenkatalogen des „Buchexport", Volkseigener Außenhandelsbetrieb der DDR, DDR - 7010 Leipzig, Postfach 160, zu entnehmen.
Nachdruck, Übersetzung und Auszüge sind nur mit Genehmigung der Redaktion gestattet.
Art.-Nr. 16330

Redaktionsschluß: 16. 7. 1982
Geplante Auslieferung: 17. 8. 1982

Verlagspostamt Berlin

Anzeigenverwaltung
VEB Verlag Technik Berlin
Für Bevölkerungsanzeigen alle Anzeigenannahmestellen in der DDR, für Wirtschaftsanzeigen der VEB Verlag Technik, 1020 Berlin, Oranienburger Str. 13 – 14, PSF 293.

Bestellungen nehmen entgegen: in der DDR: sämtliche Postämter und der örtliche Buchhandel; im Ausland: der internationale Buch- und Zeitschriftenhandel, zusätzlich in der BRD und in Westberlin: der örtliche Buchhandel, Firma Helios Literaturvertrieb GmbH., Berlin (West) 52, Eichborndamm 141 – 167, sowie Zeitungsvertrieb Gebrüder Petermann GmbH & Co KG, Berlin (West) 30, Kurfürstenstr. 111.
Auslandsbezug wird auch durch den Buchexport Volkseigener Außenhandelsbetrieb der Deutschen Demokratischen Republik, DDR - 7010 Leipzig, Leninstraße 16, und den Verlag vermittelt.



Interview

Hobby — Lebensfreude

Redaktion:
Freund Delang, Sie sind ein über die Grenzen unseres Landes hinaus bekannter Modellbauer und Modelleisenbahner. Was zog Sie zu diesem Hobby?

Freund Delang:
Schon als kleiner Junge hat mich die Technik fasziniert. An erster Stelle rangierte, wie wohl bei den meisten Jungen, die Eisenbahn. Mein großer Wunsch war eine Spielzeugeisenbahn. Doch es mußte beim Wunsch bleiben; denn der schmale Verdienst meines Vaters reichte geradeso für den Lebensunterhalt. Also blieb mir nur der Eigenbau. Mit neun Jahren machte ich mich an das erste Projekt. Es war der Nachbau einer zweiachsigen Ellok aus einem Spielwarenkatalog. Räder und Motor stammten von einem Spielzeugwrack, das ich auf einer Schutthalde fand. Schienen und Trafo tauschte ich günstig mit einem Freund gegen anderes Spielzeug. Dann baute ich weitere Eisenbahnmodelle mit höheren Ansprüchen. Die Krönung war zweifellos der Sieg beim DDR-Ausscheid und der erste Platz beim Internationalen Modellbahnwettbewerb im Jahre 1966 in Budapest. Doch vor allem zählt die Freude am Schaffen, mich beflügelte, die Eisenbahn im Kleinen so naturgetreu wie möglich nachzugestalten.

Redaktion:
Was ist in Ihrer Werkstatt bisher entstanden?

Freund Delang:
Das Wort Werkstatt ist etwas geschmeichelt. In meinem Arbeitszimmer befinden sich ein Schreibtisch, eine Werkbank, ein Bücherschrank, zwei Glasvitrinen für die Eisenbahn-Modelle, teils fertige und teils im Bau begriffene Flugmodelle, meine Oldtimer TT-Anlage sowie ein großes Modell eines Hafenschleppers mit Funkfernsteuerung.
Über vieles ist in unserer Zeitschrift in den zurückliegenden 30 Jahren geschrieben worden. Begonnen habe ich als Kind mit der Spurweite 0. Es entstanden vier Lokomotiven und 20 Wagen. Nach 1945 bis etwa 1959 baute ich zwei Anlagen in der Nenngröße H0. Dafür entstanden sieben Lokomotiven und 14 Wagen-Modelle. Es folgten zwei Anlagen in der Nenngröße TT aus Thüringen und eine amerikanische Oldtimer-Anlage aus der Zeit um 1875. Alle Fahrzeuge dafür, fünf Lokomotiven und 25 Wagen, habe ich selbst gebaut. Auch sämtliche Gebäude und Bahnbauten entstanden in meiner Werkstatt.
Ich habe mich auch dem Sammeln und Frisieren gewidmet. Schließlich habe ich auch Schmalspurfahrzeuge in der Nenngröße II_m, sieben Lokomotiven und 10 Wagen, gebaut, was mir wegen der hohen Vorbildtreue viel Freude gemacht hat.
Mein Wunsch für die Zukunft wäre, eine Dampflokomotive zu bauen, auf der ich selbst ein Stück fahren kann. Bauplan und einige Materialien sind schon vorhanden. Nur die Tischdrehmaschine mit 90 mm Spitzenhöhe, 400 mm Drehlänge und Leitspindel fehlt mir noch. Dafür würde ich sogar meine kleine Mechanikerdrehbank opfern, auf der ich sämtliche Drehteile meiner Eigenbaufahrzeuge hergestellt habe, die aber leider nur eine Drehlänge von 200 mm besitzt.



Redaktion:
Geben Sie uns ein paar Tips aus Ihren Arbeitserfahrungen.

Freund Delang:
Das ist in einem solchen Interview gar nicht so einfach. In den Heften 8 und 9/1981 habe ich versucht, meine Erfahrungen beim Bau großer Spurweiten zu vermitteln. Und ein Leser hat treffend gesagt, daß diese Erfahrungen gleichermaßen auch für andere Nenngrößen gelten können. Auf jeden Fall ist es richtig und zweckmäßig, den Bau eines Modells erst zu beginnen, wenn die Unterlagen, einschließlich Fotos, vollständig vorhanden sind und auch die abschließende Farbgebung bekannt ist. Es muß weiterhin gesichert sein, daß die benötigten Werkstoffe und Materialien, auch die Räder und der Antrieb, zur Verfügung stehen. Und schließlich ist es ganz wichtig, daß die notwendigen Fertigkeiten für den Bau eines Fahrzeuges, Werkzeuge und eventuell Maschinen vorhanden sind. Ein guter Rat noch: Es dürfen nur solche Dinge begonnen werden, die auch zu realisieren sind, wo also das Erfolgserlebnis eintritt.

Redaktion:
Sie sind seit Gründung des Verbandes Mitglied, sind Vorsitzender der Zentralen Revisionskommission und gehören seit vielen Jahren dem Beirat unserer Zeitschrift an. Was verdient, kurz vor dem 5. Verbandstag, besonders hervorgehoben zu werden?

Freund Delang:
Darauf wäre viel zu sagen. In den 20 Jahren hat sich die Mitgliederzahl verdoppelt, wir hatten erlebnisreiche Exkursionen, Ausstellungen, Modellbahnabende und viele schöne und interessante Veranstaltungen. Mir persönlich haben dabei der enge Kontakt und das herzliche Einvernehmen der Freunde der kleinen und großen Eisenbahn, der Erfahrungsaustausch sehr viel gegeben. Insgesamt waren für mich die 20 Jahre im Verband Ausdruck der Lebensfreude. Dies veranlaßt mich, alles zu tun, daß der Frieden erhalten bleibt und keine atomare Katastrophe, wie sie die Reagan-Administration anstrebt, alles zerstört.

Redaktion:
Was erwarten Sie insbesondere von unseren jungen Lesern?

Freund Delang:
Unser Hobby ist eine wunderbare Sache. Ich würde mir wünschen, daß noch mehr Mädchen und Frauen sich diesem Hobby widmen, daß sie Mitglied unseres Verbandes werden. Dann würde manches noch viel besser klappen. Freuen würde ich mich über eine Siegerin im Internationalen Modellbahnwettbewerb in der Kategorie A1.

Werkbahn Mladějov — Hřebeč

Zu dem im Heft 3/82 veröffentlichten Beitrag über die Werkbahn Mladějov—Hřebeč in der ČSSR erhielten wir von unserem Leser Wolfram Wagner folgende ergänzende Mitteilungen:

„Die Lok 4 (O & K 1906/1835) wurde 1930 an eine Baufirma verkauft. Die 1951 von den ČKD-Werken mit der Fabrik-Nr. 2992 ausgelieferte Lok erhielt nicht die Nr. 6, sondern die Bezeichnung 4^{II}.
Der zum Bestand dieser Werkbahn gehörende Personenwagen ist nicht mehr im Einsatz. Er steht in Mladějov. Der Zugverkehr wird nach Bedarf abgewikkelt. Gegen 8.45 Uhr trifft in der Regel ein Leerwagenzug von Mladějov in Hřebeč ein. Anschließend fährt ein Güterzug zurück nach Mladějov. Gegen 12.00 Uhr folgt ein weiteres Zugpaar zwischen beiden Endpunkten der Strecke."

Mit Fahrrädern zur „Spreewaldguste"

Einige Freunde unserer AG beschäftigen sich damit, eine Anlage mit Motiven der ehemaligen Spreewaldbahn zu gestalten. Das Problem besteht für uns darin, daß – seien es Loks, Wagen oder auch Gebäude – alles selbst gebaut werden muß. Die Unverkennbarkeit, ja Einzigartigkeit und architektonische Schönheit der Empfangsgebäude und des Charakters der Landschaft sollen weitgehend nachempfunden werden. So blieb uns nichts weiter übrig, als an Ort und Stelle Milieustudien zu betreiben. Da die zur Besichtigung vorgesehenen Objekte nur schwer mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu erreichen sind, entschlossen wir uns zu einer Radwanderung. Am ersten Tag fuhren wir entlang der Trasse über Siegadel, Waldow und Laasow nach Straupitz. Hier gaben uns die Kollegen Knopp und Gischke reichlich Gelegenheit, Auskünfte über das Geschehen im Bw in den zurückliegenden Jahren und dem jetzigen Verwendungszweck einzuholen.
Eifrig wurde fotografiert und vermessen. Gleiches Entgegenkommen wie im Bw zeigte auch die LPG „Eintracht". Ihr gehört jetzt das Gelände des ehemaligen Bahnhofs Straupitz. Auf dem Gelände der LPG Pflanzenproduktion Straupitz konnte der Aufbau des Waggons 900-225 in Augenschein genommen werden. Im Bw-Gelände sind noch zwei Wagenkästen ehemaliger Gepäckwagen zu sehen. Übrigens ist der eine heute noch existierende Wasserkran nach wie vor funktionstüchtig. In der Drehscheiben-Grube entstand eine Springbrunnenanlage. Nachmittags ging es zum ehemaligen Bahnhof Burg-Jugendturm. Anschließend radelten wir über Straupitz und Lamsfeld zurück nach Goyatz.
Am nächsten Tag fuhren wir über Siegadel, Klein-Leine, Briesensee und ab Radensdorf entlang des ehemaligen Streckenabschnitts Lübben—Straupitz zum Bahnhof Lübben. Hier galt unsere Aufmerksamkeit dem letzten guterhaltenen Güterwagen der Spreewaldbahn, der jetzt als Lampenschuppen dient, sowie dem hübschen kleinen, jetzt neu abgeputzten ehemaligen Empfangsgebäude der Spreewaldbahn. Weiter führte die Route nach Lübbenau zum „Spreewaldmuseum", in dessen Pavillon sich die von den Kollegen der Lokeinsatzstelle Lübbenau gut restaurierte Spreewaldbahnlok 99 5703 sowie der Gepäckwagen 903-201 befinden.



Der 1898 gebaute Gw 99-52-03 fuhr 69 Jahre auf der Spreewaldbahn. Noch heute steht er neben dem Empfangsgebäude in Lübben.
Foto: H.-D. Dörfel, Berlin

W. Schulz, Wilhelm-Pieck-Stadt Guben

Noch einmal Culemeyer-Fahrzeuge

Kurt Zeising aus Zerbst läßt uns zum im Heft 2/82 veröffentlichten Beitrag „Güterwagen auf der Straße?" noch wissen:

„Es kam schon einer Sensation nahe, als die Straßenpassanten im Sommer 1936 oder 1937 sahen, wie ein gedeckter Güterwagen die Berliner Manteuffelstraße im Südosten der Stadt kreuzte. Gleichzeitig war das meine erste Bekanntschaft mit einem Culemeyer-Fahrzeug. Ein Betrieb in der Köpenicker Straße hatte diese von der DRG angebotene Transporttechnologie in Anspruch genommen. Und so pendelte das Culemeyer-Fahrzeug einige Male in der Woche mit Güterwagen zwischen dem Görlitzer Güterbahnhof und dem Betrieb. Von dort führte der Weg durch die Adalbert- und Melchiorstraße, am Mariannenplatz wurde die Thomaskirche umfahren, und weiter ging es durch die lange Wrangel- und Lübbener bis zur Görlitzer Straße, wo sich der Güterbahnhof befand. Vor Aufnahme des Rollverkehrs wurde bei der damaligen Berliner Verkehrsgesellschaft (BVG) beantragt, den Viadukt der Hochbahn – wo die Culemeyer-Fahrzeuge die Skalitzer Straße zwischen den Stationen Görlitzer Bahnhof und Schlesisches Tor die Wrangelstraße kreuzten – so zu verändern, daß die lichte Durchfahrhöhe dem Culemeyer-Betrieb angepaßt werden konnte.
Um mehr als die Hälfte kürzer – damit zeit- und kostensparender – wäre der Weg jedoch von dem in der Mühlenstraße befindlichen Schlesischen Güterbahnhof (heute zum Ostbahnhof gehörig) gewesen."

Im nächsten Heft lesen Sie u.a.:
Die BR E 94/254

Bernd Kramer (DMV), Schwarzenberg

Die Gründung des Museumsbahnhofes Oberrittersgrün

Mit dem Antransport der ersten 9 Museumsfahrzeuge vor über 10 Jahren wurde der Grundstein für den Museumsbahnhof Oberrittersgrün im Kreis Schwarzenberg gelegt. Bereits einige Monate vor der letzten Fahrt auf der Schmalspurbahn Grünstädtel—Oberrittersgrün unterbreitete der Ortschronist Gerhard Lang dem Rat der Gemeinde Rittersgrün den Vorschlag, der mit der Bevölkerung eng verbundenen Bahn ein Denkmal zu setzen.

Der Stein kam ins Rollen

Neuland mußte betreten werden, denn um 1970 gab es in der DDR noch kein direktes Beispiel für ein solches Vorhaben. So befand sich die heutige „Traditionsbahn Radebeul Ost-Radeburg" noch ganz am Anfang ihrer Entwicklung. Sonderfahrten und Lokomotivausstellungen hatten bei weitem noch nicht die jetzige Popularität.

Erste Gedanken sahen die Aufstellung einer Lok der früheren sächsischen Gattung IV K und einiger Personen- und Güterwagen als technisches Denkmal vor, wobei die Fahrzeuge teilweise im Oberrittersgrüner Lokschuppen untergestellt werden sollten.

Am 13. September 1971 gab die Deutsche Reichsbahn bekannt, daß die Stilllegung der Bahn mit Beginn des Winterfahrplanes 1971/72 erfolgen wird. Bis zum letzten Betriebstag am 25. September 1971 brachten persönliche Begegnungen mit Gerhard Arndt vom Verkehrsmuseum und Freunden des Bezirksvorstandes Dresden des DMV wertvolle Hinweise für die weitere Arbeit.

Im Einvernehmen mit der Reichsbahndirektion Dresden wurden Ende 1971 7 vierachsige Personen- und Güterwagen aus dem erzgebirgischen Raum für das Vorhaben in Rittersgrün zur Verfügung gestellt. Jahrzehntelang dienten derartige Fahrzeuge der verkehrstechnischen Erschließung des Pöhlatales zwischen Grünstädtel und Oberrittersgrün. Dazu kam ein zweiachsiger offener Güterwagen mit Trichterkupplung und einem Achsstand von 2100 mm.

Probleme traten allerdings bei der Beschaffung einer Lokomotive auf. Doch auch hier gab es Unterstützung durch die DR. Johannes Pampel, verantwortlich für den Schmalspurlokeinsatz im Bahnbetriebswerk Aue, erreichte, daß die in Kirchberg als Ersatzteilspender abgestellte Lok 99 579 hergerichtet werden konnte.

Nun liefen auch die Vorbereitungen zur Überführung der Fahrzeuge nach Oberrittersgrün auf vollen Touren. Noch im Dezember 1971 trafen die ersten Wagen in Grünstädtel ein. Nach dem Antransport der Lokomotive sollte die Überführungsfahrt stattfinden. Eine Untersuchung ergab, daß es durchaus möglich war, die Lok 99 579 nochmals anzuheizen und nach Rittersgrün zu fahren.

Museumszug auf stillgelegter Strecke

Beinahe wäre dieses initiativreiche Vorhaben jedoch noch gescheitert! Am 28. Dezember 1971 begann nämlich eine Brigade des damals im Aufbau befindlichen Pumpspeicherwerkes Markersbach in Raschau mit dem Streckenabbau. Baufreiheit für eine neue Zufahrtstraße sollte geschaffen werden. Es gelang jedoch zu veranlassen, daß diese Arbeiten unterbrochen wurden. Am 4. Januar 1972 stimmte das Ministerium für Verkehrswesen endgültig dem Vorhaben zu, in Rittersgrün ein Museum einzurichten.

Am 13. Januar 1972 traf die zukünftige Denkmallokomotive in Grünstädtel ein. Die Überführung zum etwa 9 km entfernten ehemaligen Bahnhof Oberrittersgrün sollte zwei Tage später erfolgen. Am 14. Januar 1972 schloß eine Baufirma die durch die bereits in Angriff genommenen Abbauarbeiten entstandene Gleislücke von 30 m.

Der 15. Januar 1972 war reich an Arbeit und auch an Erlebnissen. In den frühen Morgenstunden wurde die Lokomotive angeheizt. Schließlich konnte der Zug zusammengestellt werden. Um 10.10 Uhr war es nun endlich soweit: Die Aufsicht erteilte dem nun wirklich

1



Museums- oder Traditionslokomotiven?

Oft erreichen uns Zuschriften, in denen beide Bezeichnungen durcheinandergebracht werden.

Museumslokomotiven sind sämtliche Triebfahrzeuge, die dem Verkehrsmuseum Dresden gehören. Dazu zählen u. a. die 01 005, 03 001, 62 015, 38 205, 74 1230 und 89 6009.

Traditionslokomotiven sind nach wie vor im Besitz der Deutschen Reichsbahn. Zu ihnen zählen u. a. die 01 2137, 03 1010, 50 849, 52 6666, 94 1292 und 95 1027.

Weiterhin existieren in der DDR auch mehrere

Denkmallokomotiven,

wobei hier verschiedene Rechtseigentümer vorhanden sind. Während beispielsweise die ehemalige DR-Lok 99 579 der Gemeinde Rittersgrün gehört, ist die frühere 99 5703 Eigentum des Spreewaldmuseums in Lübbenau.

allerletzten Zug nach Oberrittersgrün das Signal Zp 9a.
Die hohe Zuglast machte der Lok zu schaffen. Außer den acht Museumsfahrzeugen war noch ein GGw nach Siegelhof zu transportieren, der dort als Schuppen Verwendung fand. Als in Pöhla mehrere Anfahrversuche auf den vereisten Schienen scheiterten, wurde der Zug schließlich geteilt.
Zunächst zog die Lok den GGw nach Siegelhof. Die 99 579 fuhr dann leer zurück, übernahm die Güterwagen und den Aussichtspersonenwagen, der

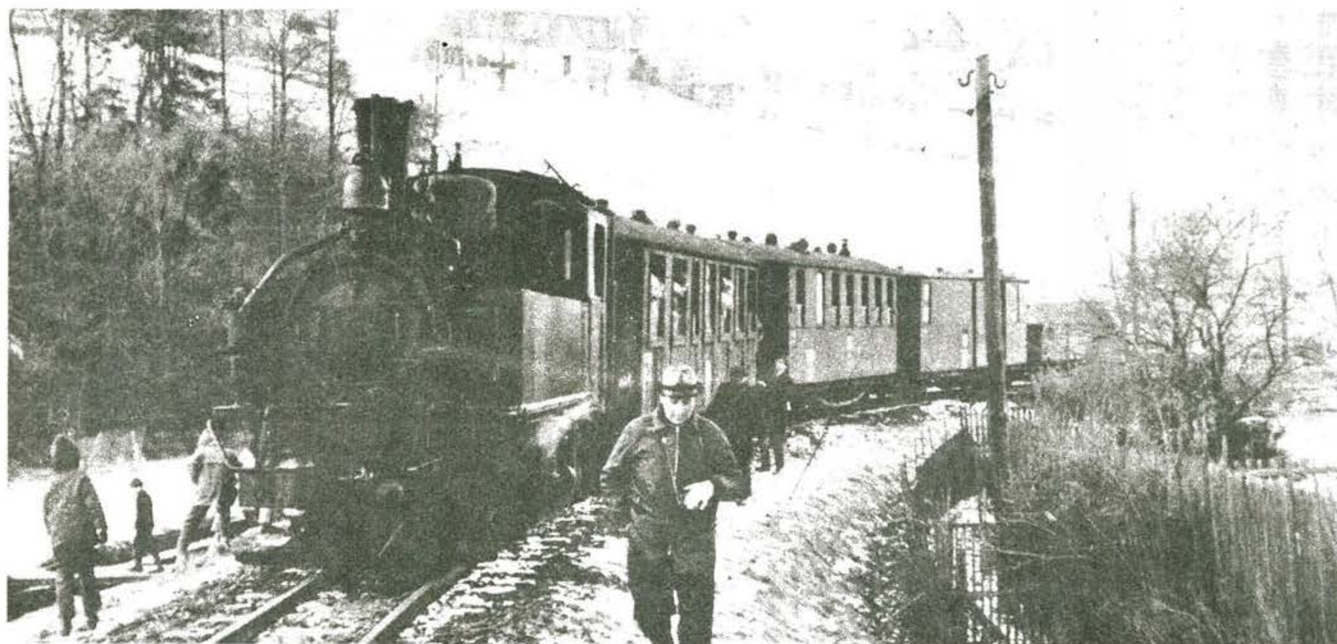
2

Nachdem der erste Teil des Zuges in Oberrittersgrün eingetroffen war, fuhr die Lok wieder leer nach Pöhla. Nun waren die Reisezugwagen an der Reihe. So trafen alle Fahrzeuge in Oberrittersgrün ein. Zwei Personenwagen und die Lokomotive fanden gleich im Lokschuppen ihr Domizil. Nach 58 Betriebsjahren gab es für die 99 579 einen würdigen und wohlverdienten Platz in einer ständigen Ausstellung.

Die Rechtsträgerschaft über Lokschuppen, Fahrzeuge und einen Teil der

Das Museum entstand

Am 26. Februar 1972 trafen sich die Rittersgrüner Freunde zu einem ersten Gespräch im „Holzklassewagen" KB4. An einen regen Besucherverkehr, wie wir ihn heute haben, dachte an jenem Tag noch keiner der damals anwesenden Eisenbahnfreunde. Erst mußten alle Fahrzeuge konserviert und der ehemalige Lokomotivschuppen saniert werden. Eine solide Aufgabe, die ohne Verständnis und teilweisem Mitwirken der Ehefrauen unmöglich gewesen wäre. So wurde am 4. März 1972 der



1 Der erste Teil des Zuges traf in Oberrittersgrün am 15. Januar 1972 ein.

2 Der zweite Teil kurz vor Einfahrt in den Endbahnhof Oberrittersgrün. Wegen Dampfmangel mußte für die Lokomotive eine Verschnaufpause eingelegt werden.

Fotos: Hansjürgen Meyer, Schwarzenberg

Die am 15. Januar 1972 überführten Fahrzeuge

Bezeichnung	Nummer	Gattung	Baujahr	Letzter Standort
Lokomotive	99 579	sä IVK	1912	Kirchberg
Personenwagen	970-328	KB4	1908	Schönheide-Süd
Personenwagen	970-586	KB4trp	1926	Kirchberg
Aussichtswagen	970-310	KB4	....	Kipsdorf
Gepäckwagen	974-334	KD4	1922	Kirchberg
geschl. Güterwagen	97-10-98	GGw	1932	Wilkau-Haßlau
offener Güterwagen	97-29-36	OOw	....	Grünstädtel
Flachwagen	97-25-36	HHw	....	Schönheide Süd
offener Güterwagen	97-18-51	Ow	....	Wolkenstein

Hinweise zu den noch fehlenden Baujahren nimmt der Verfasser dankend entgegen.

noch die Aufschrift „Auf zum Heimatfest nach Frauenstein" trug. Mit der Bahn jahrzehntelang verbundene Fahrgäste fuhren auf diesem Wagen mit. Ständig mußte der Zug seine Fahrt unterbrechen, denn die Spurrillen in den Straßenüberführungen waren durch festgefrorenen Schmutz nicht befahrbar. Doch die Rittersgrüner Heimatfreunde zeigten viel Initiative.

Gleisanlage des Bahnhofes übernahm der Rat der Gemeinde Rittersgrün. Leider konnte nicht der gesamte Bahnhof übernommen werden.
Der 15. Januar 1972 klang feuchtfröhlich in einer Rittersgrüner Gaststube aus. Der Grundstein war gelegt, doch die interessante und auch aufopferungsvolle Freizeit-Arbeit begann nun erst richtig.

erste Arbeitseinsatz durchgeführt. Mittlerweile konnte der „Museumsbahnhof Oberrittersgrün" eröffnet werden, und er hat sich innerhalb weniger Jahre zu einem kulturellen Zentrum in und um Rittersgrün entwickelt.
Bis Saisonabschluß 1981 kamen nahezu 70 000 Besucher, um nicht nur die dort ausgestellten Fahrzeuge zu sehen, sondern auch etwas aus der Heimatgeschichte dieses Landstriches zu erfahren.
Im Namen des Museumskollektivs sei allen Freunden und Helfern herzlich gedankt, die dem Museum jede mögliche Unterstützung gewährten und für die das nach wie vor selbstverständlich ist.

Ing. Günther Fiebig (DMV), Dessau

Fahrzeuge der ehemaligen Kleinbahn Wolmirstedt — Colbitz

Die große Blüte des Kleinbahnbaues war um die Jahrhundertwende abgeschlossen. Nur wenige Strecken entstanden noch vor dem ersten Weltkrieg. Zu ihnen zählte die 8,5 km lange und am 10. September 1910 eröffnete nebenbahnähnliche Kleinbahn von Wolmirstedt nach Colbitz. Derartige Bahnen waren in der damaligen preußischen Provinz Sachsen recht zahlreich – man denke nur an das umfangreiche Netz in der Altmark. Zurecht bezeichnete seinerzeit ein Landesbahndirektor des Provinzialverbandes diese Strecken als „Meliorationsbahnen"; denn sie dienten der Erschließung ganzer Landstriche, die abseits der Staatsbahnen lagen. Wie die eigentliche Meliorationswirtschaft wurde der Bau solcher Kleinbahnen aus Mitteln des preußischen Staates, der Provinzen, der Kreise und der Gemeinden finanziert. Es waren also keine Privatbahnen im eigentlichen Sinne. Öffentliche Mittel wurden sparsam eingesetzt. Die Ausstattung dieser Bahnen war daher stets recht bescheiden. Und da der Betrieb vielfach nicht die erhofften Überschüsse erzielte, mußte weiter an Ausgaben gespart werden. Wesentliche Kosten entstanden meist für die Bezahlung des Personals. Um auch hier zu sparen, wurde 1913 auf der Kleinbahn Wolmirstedt—Colbitz die einmännige Lokbesetzung eingeführt.

Die Fahrzeuge

Der Erstbestand der Kleinbahn Wolmirstedt—Colbitz bestand aus zwei Bn2t-Lokomotiven, einem BCi-, einem Ci-Personenwagen und einem PwPosti. Bis 1921 wurden noch zwei weitere Personenwagen und 10 Güterwagen beschafft. Letztere durften in den Wagenpark der Staatsbahn übergehen.

Lokomotiven

Die beiden Tenderlokomotiven mit den Nr. 1 und 2 lieferte Henschel 1910 mit den Fabriknummern 10018 und 10019. 1940 erhielten sie im Rahmen der Einführung eines durchgehenden Nummernplanes der Triebfahrzeuge der Kleinbahnabteilung des Provinzialverbandes Sachsen die Betriebsnummer 197 und 198. Nachdem 1937 ein VT beschafft wurde, erhielt die Lok 198 bei der Kleinbahn Rennsteig—Frauenwald ein neues Einsatzgebiet. Die Lok 197 verkehrte dagegen noch weiter auf der Stammstrecke Wolmirstedt—Colbitz. Die 1950 von der DR in 98 6215 umgezeichnete Lokomotive wurde noch im gleichen Jahr an das Bw Magdeburg-Rothensee abgegeben und dann in Dessau, Salzwedel, Eilsleben, Roßlau, Oebisfelde, Stendal und noch einmal in Dessau eingesetzt. Dort wurde sie 1962 abgestellt. Nach der offiziellen Ausmusterung im Jahre 1963 trat sie die Reise zum Schmelzofen an. Die technischen Daten der 98 6215 enthält die Tabelle. Die Lok war eine typische Bn2t-Maschine, die von den Lokfabriken zu dieser Zeit für die Klein- und Anschlußbahnen in größerer Stückzahl hergestellt wurden. Mit den preußischen Normallokomotiven der Gattung T 2 hatten sie nur die Achsfolge gemein. 1913 wurde mit der Betriebsnummer 3 eine weitere Bn2t in Dienst gestellt, die aber bald an die Kleinbahn Stendal—Arneburg überging. Eine weitere Lok dieser Bauart, die später im Bestand der Altmärkischen Kleinbahn als Nr. 7 erscheint, war ebenfalls vorübergehend zwischen Wolmirstedt und Colbitz eingesetzt. Wann und wie lange diese beiden Lokomotiven in Colbitz stationiert waren, blieb bisher ungeklärt.

Personen- und Gepäckwagen

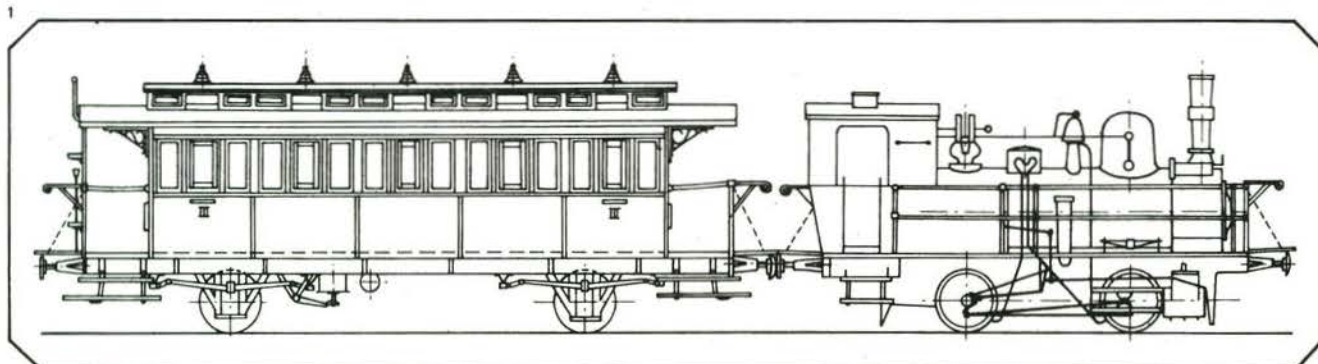
Die beiden Personenwagen der Gattung BCi und Ci wurden – wie auch der PwPosti – im Neuzustand angeliefert. Die beim Bau verwendeten Radsätze, Federn, Puffer und Kupplungen entsprachen den preußischen Normalien. Zumindest der PwPosti trug auf den Schiebetüren die Anschrift „KLEINBAHN WOLMIRSTEDT—COLBITZ". Um den Heizer, und damit Personalkosten einzusparen, mußten die Lokomotiven und der PwPosti umgebaut werden. Dadurch konnte der Zugführer notfalls den Zug anhalten, wenn der Lokführer dazu nicht mehr in der Lage war. Wie die Personenwagen erhielten auch die Lokomotiven jeweils vorn und hinten Übertrittbleche, die auf Grund der Forderung der Kleinbahnaufsichtsbehörde auf 700 mm zu verlängern und leicht zu krümmen waren, um eine sichere Auflage zu erreichen. In die Rückwände der Führerstände baute die eigene Werkstatt 600 mm breite Türen ein. Der jeweils rechte Umlauf wurde im Bereich des Führerhauses auf 395 mm verbreitert und dann von dort bis zur Rauchkammer mit einem Schutzgeländer versehen. Bild 1 zeigt die Anordnung von Lok und Ci in gekuppeltem Zustand, wobei die Kuppelmöglichkeit bei Rückwärtsfahrt der Lok rechts angedeutet wurde.

1 Lokomotive und Ci eingerichtet für die einmännige Lokbesetzung

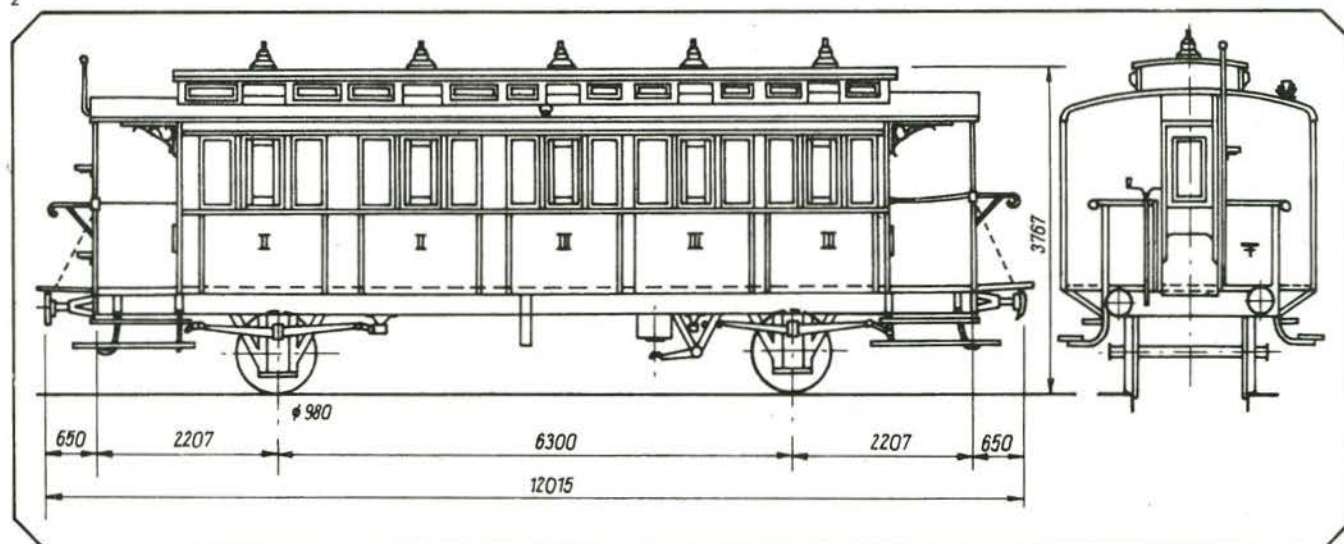
2 BCi-Wagen aus dem Jahre 1910

3 Pwi-Wagen aus dem Jahre 1931

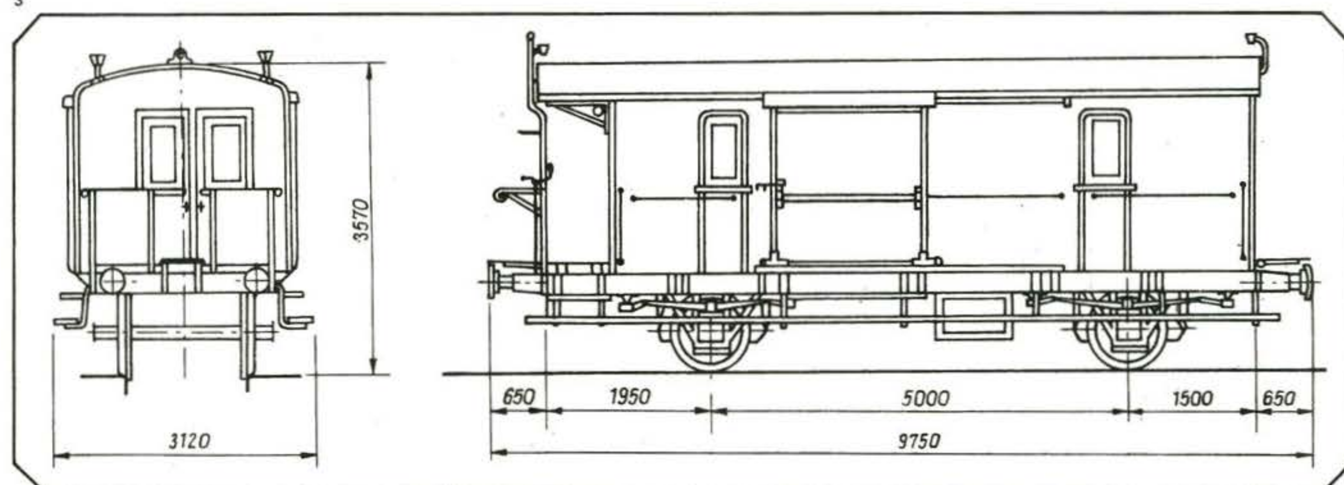
1



2



3



Technische Daten der Lokomotiven

1. Betriebsnummer	1 und 2
2. Betriebsnummer	197 und 198
DR-Bezeichnung	98 6215 und 98 6216
Bauart	Bn2t
V_{m}ax	40 km/h
Kesselüberdruck	12 kp/cm^2
Zylinderdurchmesser	320 mm
Kolbenhub	500 mm
Schieberbauart	Flachschieber
Steuerung	Allan außen
Raddurchmesser	1000 mm
Radstand	2500 mm
Länge über Puffer	7600 mm
Höhe des Schornsteins	3500 mm
Höhe des Wassereinlaufs	2000 mm
Lokleermasse	17 t
Lokdienstmasse (mit vollen Vorräten)	25 t
Wasservorrat	6 m^3
Kohlenvorrat	1,66 t
Rostfläche	0,97 m^2
Heizfläche	47,67 m^2
Baujahr	1910

Die Übergangseinrichtungen an der Lok 197, der späteren 98 6215, sind anscheinend 1952 bei einer Schadgruppe L 3 im damaligen Raw Blankenburg (Harz) abgebaut worden. An der Lok 98 6216 (ex Nr. 198), die zwischen Rennsteig und Frauenwald fuhr, blieben diese Übergänge bis zu ihrer Ausmusterung erhalten.
Der PwPosti wurde ebenfalls umgebaut, denn die Postabteilseite hatte weder einen Durchgang noch eine Übergangseinrichtung, weil das Postabteil verschließbar bleiben mußte. Da der Bahnpostverkehr zwischen Wolmirstedt und Colbitz ohnehin nur gering gewesen sein kann, wurde das Postabteil verkleinert, ein L-förmiger Gang eingebaut, die erforderliche Stirnwandtür ein- und ein Übertrittblech angebaut. Zu bemerken wäre noch, daß ein Handgeländer auf den Übergängen an den Lokomotiven nur einseitig existierte. Für Reisende war die Benutzung dieses Überganges verboten.

Der PwPosti wurde 1931 durch einen vom Sachsenwerk in Stendal neu gebauten PwPosti, Betriebsnr. 11, ersetzt. Radsätze, Federn, Stoß- und Zugvorrichtungen und die Bremse entsprachen wiederum den Normen der Staatsbahnen, ansonsten war der Wagen den Kleinbahnerfordernissen angepaßt. Lang- und Kopfträger des Untergestells bestanden aus U-Stahl NR 23,5, die mittleren Langträger und Streben aus U-Stahl NP 12. Das

Kastengerippe aus Eichenholz verkleidete das Herstellerwerk mit 2 mm starkem Stahlblech. Der Grundriß zeigt 3 getrennte Räume: je ein Zugführer- und Gepäckabteil sowie einen von der Endbühne aus zugänglichen Abort. Die Stirnwandtüren waren 600 mm und die Schiebtüren zum Packabteil in den Längswänden 1500 mm breit. Der Wagen erhielt bereits elektrische Beleuchtung; Dynamo und Batterie für 24 V waren so ausgelegt, daß auch die Personenwagen des Zuges versorgt werden konnten.

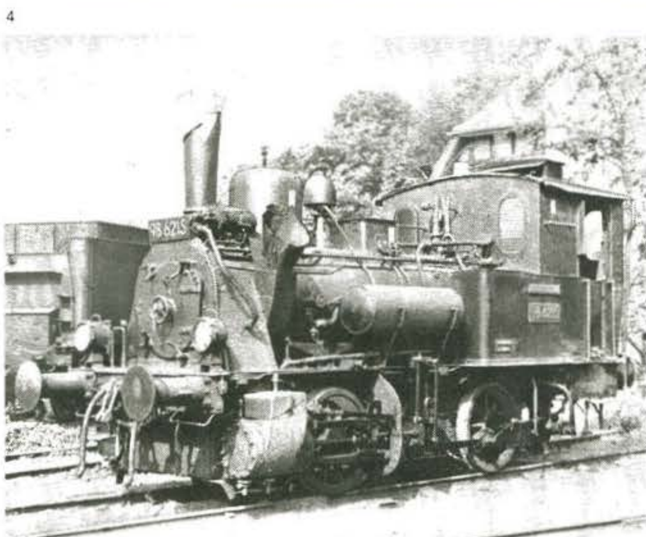
Triebwagen war wirtschaftlicher

Die Kleinbahn Wolmirstedt—Colbitz blieb von der Modernisierung nicht „verschont": 1937 stellte sie einen der kleinen dieselmechanischen Triebwagen in Dienst, der in mehreren Exemplaren von der Merseburger Verwaltung für einige Kleinbahnen bestellt worden ist. Der 65 PS starke Triebwagen entsprach in seinen Abmessungen z. B. dem der Kleinbahn Rennsteig—Frauenwald. Während des zweiten Weltkrieges mußte der Triebwagen auf Holzgeneratorbetrieb umgebaut werden und brannte eines Tages aus. 1940 erhielt er die Betriebsnummer T 7. So gelangten nur die zuletzt verbliebene Lokomotive 197 und die Reisezugwagen 1949 zur DR. Als am 1. Januar 1966 die Strecke Wolmirstedt—Colbitz stillgelegt wurde, waren auch die Wagen dort nicht mehr vorhanden.

Für den Modelleisenbahner, der an einem Kleinbahnbetrieb Gefallen findet, bieten die Skizzen vielleicht Anreiz, dieses oder jenes Fahrzeug nachzubauen. Der Eisenbahnfreund wird dagegen die Erkenntnis gewonnen haben, daß vieles schon einmal vorhanden war, auch die Einmannbesetzung der Triebfahrzeuge, hier der Dampflokomotive.

Der Kollegin Dipl.-Historiker Hannelore Thoß, Archiv der Rbd Magdeburg, danke ich für die gewährte Einsichtnahme in entsprechendes Archivgut.

4





4 Lok 98 6215, ex Nr. 197, aufgenommen im Bw Dessau, Mai 1963.

5 Ein ehemaliger Ci-Wagen der Kleinbahn Wolmirstedt—Colbitz aus dem Jahre 1910, aufgenommen als Bi 310-673 in Magdeburg im Mai 1968.

Zeichnungen: Ing. G. Makowsky, Dessau
Fotos: Verfasser

Quellenverzeichnis:

/1/ Geschäftsberichte der Kleinbahnen des Provinzial-Verbandes Sachsen in Merseburg

/2/ Fahrzeugzeichnungen der Kleinbahn Wolmirstedt—Colbitz, Betriebsarchiv der Rbd Magdeburg

/3/ Eigene Aufzeichnungen

Einsatz der 92 6579 geklärt

Zum Thema „Werklokomotiven" veröffentlichten wir im Heft 11/81 ein Foto der früheren 92 6579, die zuletzt als Werklok beim VEB Harzer Kalkwerke Rübeland eingesetzt war. Zu den damals veröffentlichten Angaben über diese Maschine schrieb uns Edgar Poltke aus Wittmannsdorf bei Lübben:

„Nach der durch die Flankenfahrt auf dem Bahnhof Weimar erforderlichen Aufarbeitung der Lok im Raw Tempelhof wurde sie am 14. September 1956 vom Bw Luckau übernommen und nachweislich bis Ende 1960 auf der Strecke Luckau—Beeskow (ex Niederlausitzer Eisenbahn) eingesetzt. Im November 1960 kamen mehrere Lokomotiven der BR 55^{16-22} (ex pr. G8) nach Luckau. Die 92 6579 wurde somit überflüssig und ist wahrscheinlich dann an die Rübeländer Kalkwerke verkauft worden."

Wieder in Betrieb

Nachdem vor längerer Zeit auf dem Streckenabschnitt Dähre—Diesdorf der Personen- und Güterverkehr eingestellt worden ist, konnte mit Beginn des Sommerfahrplanabschnittes 1982 der Betrieb wieder aufgenommen werden. Die Baueisenbahner wurden durch LPG-Angehörige bei der Neuverlegung von 14 km Gleise tatkräftig unterstützt. Neben Triebwagen der BR 171 verkehren nun auch lokbespannte Züge mit der BR 110 wieder zwischen Salzwedel und Diesdorf. 180 Studenten helfen während der Sommermonate bei weiteren Instandsetzungsarbeiten im Rahmen des Studentensommers 1982. So wird diese ehemals zu den Salzwedeler Kleinbahnen gehörende Strecke künftig eine wichtige Transportader in der Altmark sein.

Ha.

Dipl.-Ing. Dimiter Dejanov, Sofia

Die bulgarischen Mastodon-Loks

Zu den interessantesten Lokkonstruktionen zählen bekanntlich die schweren 1'F-, 1'F2'- oder auch die Mallet- und Garrat-Lokomotiven. In der Literatur ist bisher darüber schon viel veröffentlicht worden. Weniger bekannt sind hingegen die 2'E-Lokomotiven der Bauart Mastodon, die auf dem europäischen Kontinent ausschließlich nur in Bulgarien zum Einsatz kamen.

Bereits vor dem zweiten Weltkrieg verfügten die Bulgarischen Staatsbahnen über eine mehr als 25jährige Erfahrung mit dem Betrieb von 1'E-Loks. Diese Maschinen waren im ganzen Land verbreitet. In den 30er Jahren entstand eine damals nach neusten Erkenntnissen gefertigte Lok dieser Bauart. Die als Baureihe 10-00 bezeichneten Fahrzeuge befriedigten hinsichtlich der Laufruhe und Bogenläufigkeit nicht so recht. In den Konstruktionsbüros wurde an einer verbesserten Ausführung dieses Loktyps gearbeitet. Es entstand die 2'Eh3-Mastodon-Lok. Weitere Aufträge zum Bau der BR 10-00 wurden kurzfristig storniert.

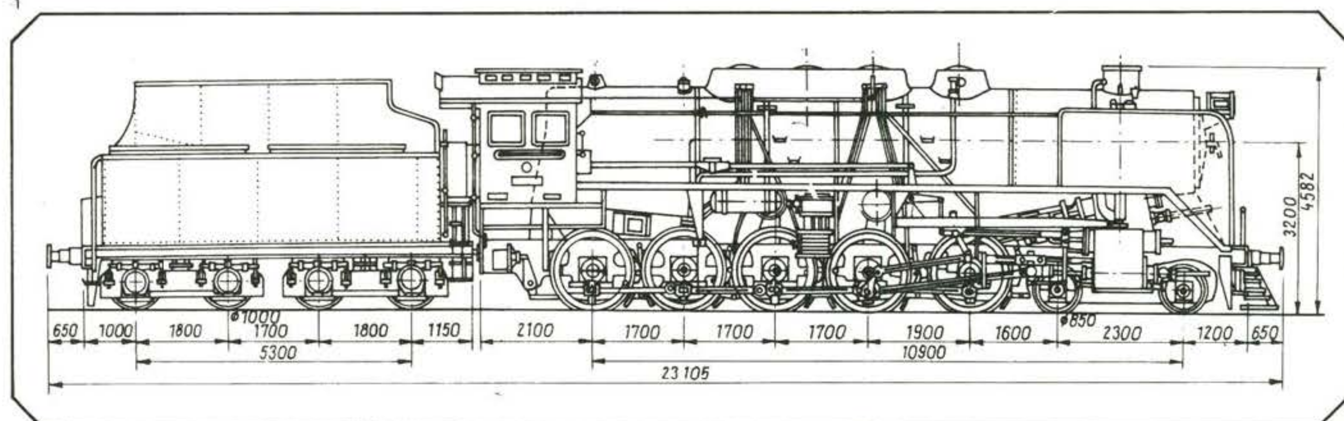
Die Mastodon-Loks der neuen Baureihe 11-00 wurden bei Henschel in Kassel gebaut. 1941 erfolgte die Lieferung der ersten beiden Maschinen. Mit den Betriebsnummern 11-01 und 11-02 eingesetzt, beförderten diese Loks zunächst ausschließlich Schnellzüge.

Henschel baute 1942 weitere 8 Maschinen dieser Baureihe (11-03 bis 11-10). Aber auch die Škoda-Werke Plzeň erhielten den Auftrag, 5 derartige Dampfloks (11-11 bis 11-15) herzustellen. Weitere 7 Loks (11-16 bis 11-22) wurden bei Borsig in Auftrag gegeben.

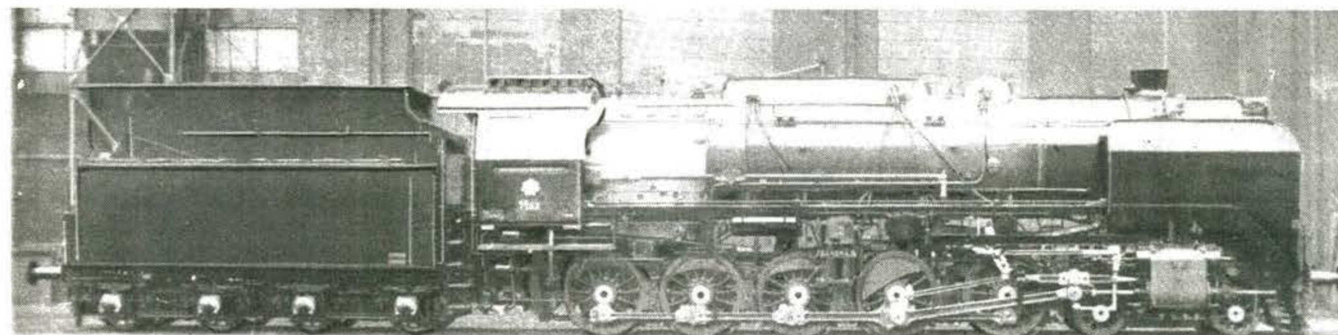
1942 erfolgte die Auslieferung der Loks 11-03 bis 11-10, denen erst 1943 die 11-16 bis 11-22 folgten. In den Wirren des zweiten Weltkrieges sind die bei Škoda gebauten Maschinen nie nach Bulgarien gekommen. Durch den Einbau der zweiachsigen Drehgestelle erreichten die 17 Maschinen tatsächlich einen wesentlich ruhigeren Lauf. Die erwarteten Verbesse-

Technische Daten der BR 11-00

Spurweite	1435	mm
Bauart	2'E-h3P	
Zylinderdurchmesser	3 × 520	mm
Kolbenhub	700	mm
Treibraddurchmesser	1450	mm
Laufraddurchmesser	850	mm
fester Achsstand	5300	mm
Gesamt-Achsstand	19605	mm
Länge über Puffer	23105	mm
Kesselüberdruck	16	kg/cm²
Rostfläche	4,87	m²
Verdampfungs-Heizfläche	224,07	m²
Überhitzer-Heizfläche	81,91	m²
Heizfläche gesamt	305,98	m²
Achsfolge des Tenders	2'-2'	–
Wasservorrat	28	m³
Kohlevorrat	13	t
Leermasse der Lok	99,60	t
Leermasse des Tenders	29,69	t
Dienstmasse Lok u. Tender	179,18	t
Reibungsmasse	85,00	t
Achsfahrmasse	17,00	t
Zugkraft am Radumfang (0,75 p)	23500	kg
Kleinster befahrb. Krümmungshalbm.	140	m
v_{max}	75	km/h

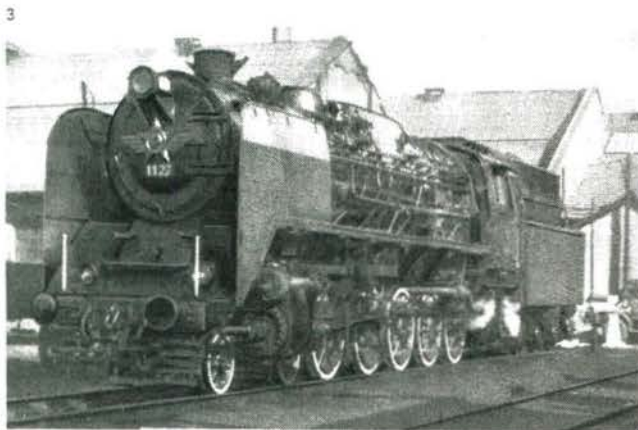


1 Maßskizze BR 11-00

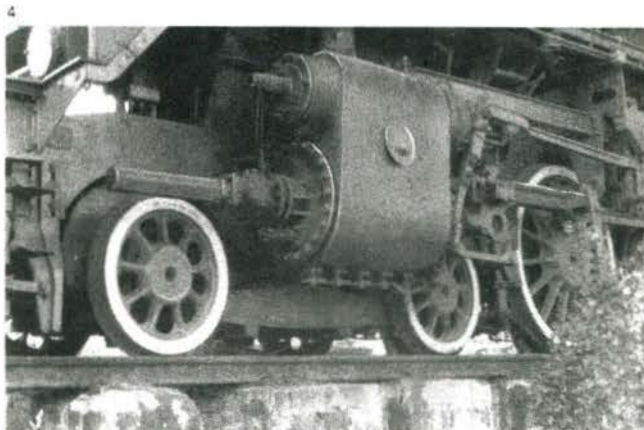


2 Die fertiggestellte Lok 11-02 im Jahre 1941 bei Henschel

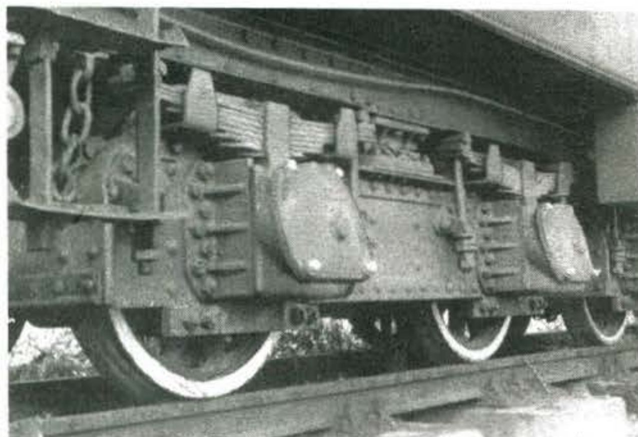
3



4



5



6



3 Die Lok 11-22 im Bw Sofia (April 1959)

4 Deutlich erkennbar ist das Drehgestell dieser BR

5 Drehgestell des Tenders

6 Lok 11-22 vor der Zerlegung im Jahre 1977

Fotos: Verfasser (3), Sammlung Verfasser (3)

rungen zahlten sich beim Durchfahren der Krümmungen aus. Während des harten Betriebseinsatzes in den Kriegsjahren zeigten sich dann aber auch einige Mängel. Der Dampfdruck ließ sehr schnell nach, so daß oft Schwierigkeiten entstanden, die vorgegebenen Leistungen zu bewältigen. Darüber hinaus waren die inneren Pleuellager, aber auch der hintere Pleuelkopf sehr störanfällig. In den Jahren 1957 und 1958 bewältigten diese Lokomotiven die Beförderung von Kohle-Ganzzügen auf der Strecke Bolschewik—Aldomirowzi—Sofia. Die überdurchschnittlichen Belastungen bei Bewältigung dieser Leistungen führten innerhalb der beiden Jahre zu außerordentlichen starken Verschleißerscheinungen. Da diese Lokomotiven aber noch immer nicht im Triebfahrzeugpark der BDZ zu entbehren waren, erfolgte um 1960 eine Generalreparatur sämtlicher Maschinen in der Sofiaer Lokomotivfabrik. In den folgenden Jahren wurden die völlig neu aufgebauten Maschinen weiterhin im schweren Zugdienst eingesetzt. Die meisten Loks der BR 11-00 waren im Bw Sofia beheimatet, einige Maschinen gehörten zum Bw Plewen. Durch die Traktionsumstellung wurden diese Maschinen in den Jahren 1969 und 1970 überflüssig und außer Dienst gestellt.
Die Lok 11-10 bleibt im bulgarischen Eisenbahnmuseum für die Nachwelt erhalten. Somit wird diese rund 28 Jahre in Betrieb gewesene BR als Vertreter der in Europa einmaligen Mastodon-Konstruktion den Generationen von morgen ein Stück bulgarischer Technikgeschichte vermitteln.

Elektrifizierung in Bulgarien

Auch in Bulgarien wird die weitere Elektrifizierung des Eisenbahnnetzes verstärkt fortgesetzt.
Bis 1985 werden 700 km Strecken Fahrleitungen erhalten.
Vor genau 20 Jahren nahmen die Bulgarischen Staatsbahnen mit in den tschechoslowakischen Škoda-Werken gebauten Triebwagen den elektrischen Betrieb auf. Kürzlich ist nun im Waggonbau Gorna Orjachowiza die Serienfertigung von Elloks aufgenommen worden. Somit wird es möglich sein, die ständig steigenden Transporte auf der Schiene mit einem wesentlich geringeren Energieaufwand zu bewältigen.
Gegenwärtig befördern die BDZ etwa 12% aller Reisenden und rund 10% aller in Bulgarien hergestellten Waren. 1990 sollen es 21 bzw. 45% sein.

Dipl.-Ing. Reinhard Demps (DMV), Berlin

Seit 100 Jahren fahren in Berlin-Köpenick Straßenbahnen

Noch nahezu vollständig besteht im heutigen Stadtbezirk Berlin-Köpenick ein Straßenbahnnetz, dessen Anfänge auf eine Pferdeeisenbahn-Verbindung zwischen Bahnhof und Schloßplatz aus dem Jahre 1882 zurückzuführen sind.

Aus der Entstehungsgeschichte

Im Jahre 1842 wurde mit der Inbetriebnahme der Eisenbahn Berlin—Frankfurt (Oder) auch der Bahnhof Cöpenick eröffnet. Zwischen Bahnhof und Stadt, die ihren Kern auf der Insel am Zusammenfluß von Dahme und Spree hat, lag eine Entfernung von knapp 2 km. Auf dieser Strecke fuhr anfangs eine Pferdeomnibuslinie. Sie wurde am 18. Oktober 1882 durch ein ca. 1,8 km lange und eingleisige Pferdebahnstrecke vom Bahnhof zum Schloßplatz abgelöst. Die regelspurige Strecke war verpachtet. Nach Übernahme des Pachtvertrages durch die Firma Vehring & Wächter zu Beginn der 90er Jahre wurde die Strecke zweigleisig ausgebaut. 1895 waren die Arbeiten beendet.

Der elektrische Betrieb

Die erste elektrische Straßenbahn auf damaligem Cöpenicker Stadtgebiet wurde am 15. August 1901 durch die Linie Niederschöneweide—Bahnhofstraße Ecke Lindenstraße der ehemaligen Berliner Ostbahnen eröffnet. Ab 11. August 1903 verkehrte auch vom Bahnhof Cöpenick mit einer Streckenverlängerung zum Depot in der Marienstraße (heute Wendenschloßstraße) Ecke Charlottenstraße die Elektrische. Noch am 2. Oktober des gleichen Jahres wurden auch die Strecken nach Wendenschloß und zum Bahnhof Spindlersfeld, wo die im Jahre 1892 eröffnete Stichbahn von Niederschöneweide—Johannisthal (heute Schöneweide) endete, in Betrieb genommen. Auf diesem 6,85 km langen Streckennetz (Gleislänge 13,5 km) wurden nach dem Sommerfahrplan von 1904 /2/ folgende Linien betrieben:

Bahnhof Cöpenick—Wendenschloß (alle 60 Minuten)
Bahnhof Cöpenick—Marienstr. (Depot) (alle 15—20 Minuten)
Bahnhof Cöpenick—Bahnhof Spindlersfeld (alle 30 Minuten)
Bahnhof Spindlersfeld—Wendenschloß (9mal täglich)
Bahnhof Spindlersfeld—Marienstr. (Depot) (etwa alle 60 Minuten)

Die Übernahme der Friedrichshagener Straßenbahn

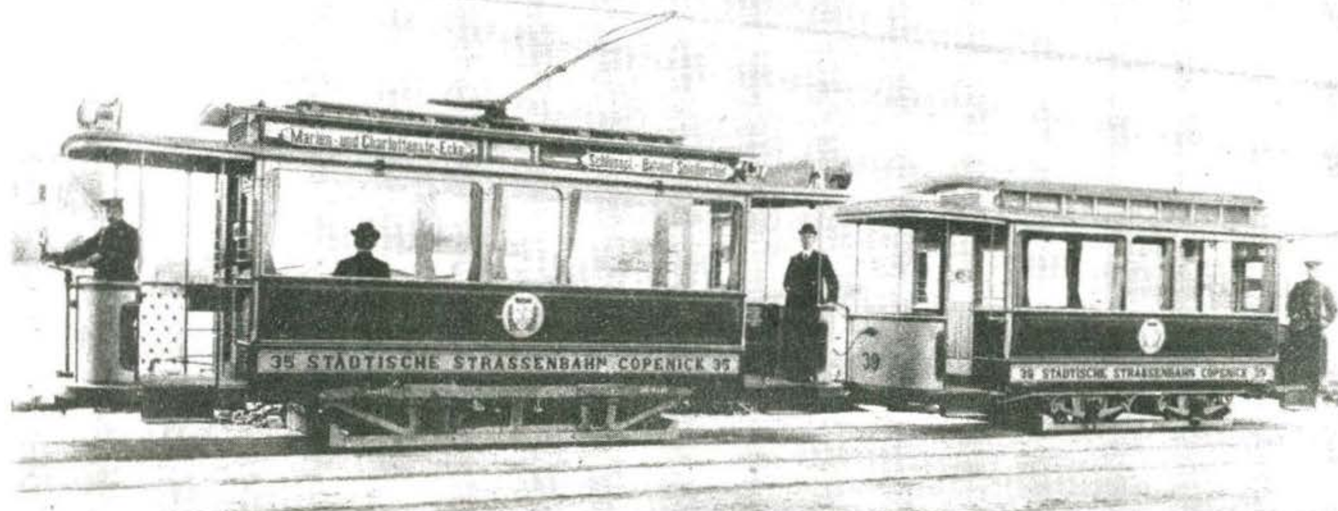
Im Jahre 1906 kaufte die Cöpenicker Straßenbahn die meterspurige Friedrichshagener Straßenbahn auf. Die 1,5 km lange und eingleisige Strecke zwischen dem Bahnhof Friedrichshagen und dem Mühlenweg (heute Josef-Nasrocki-Straße) in der Nähe des Seebades am Müggelsee wurde umgespurt und elektrifiziert. Die Bahn durch die frühere Friedrichstraße (heute Bölschestraße), wurde am 15. Mai 1891 in Betrieb genommen. Bis zum Jahre 1894 waren neben den Pferden wechselweise auch drei Dampflokomotiven im Einsatz. Am 1. Januar 1895 wurde die Strecke Richtung Wasserwerke am Müggelsee verlängert und die Strecke in der Friedrichstraße zweigleisig ausgebaut. Zwischen Cöpenick und Friedrichshagen entstanden Verbindungsstrecken, die am 16. Dezember 1906 eröffnet worden sind.

Im darauffolgenden Jahr, am 10. Mai 1907, erfolgte die Inbetriebnahme der Straßenbahnstrecke nach Mahlsdorf (an der 1867 eröffneten ehemaligen Ostbahnstrecke Berlin—Küstrin) bis zum dortigen Bahnhof. Zum Bahnhof Grünau an der 1866 eröffneten Berlin-Görlitzer Eisenbahn fuhr die erste Straßenbahn am 11. Juni 1909. Mit dem Bau der Strecke von Spindlersfeld nach Adlershof endete die Streckennetzentwicklung der Städtischen Straßenbahn Cöpenick. Im Jahre 1913 betrug die Streckenlänge 27,39 km und die Gesamtgleislänge 45,79 km.

Auf diesem Netz wurden im Jahre 1914 folgende Linien betrieben:

1 Bahnhof Mahlsdorf—Wendenschloß
2 Bahnhof Cöpenick—Bahnhof Grünau
3 werktags: Marienstraße (Depot)—Bf Spindlersfeld
sonntags: Wendenschloß—Bahnhof Adlershof

1



1 Straßenbahnzug der Cöpenicker Straßenbahn. Die Triebwagen hatten 20 und der Beiwagen 18 Längssitze.

4 Bahnhof Friedrichshagen—Wasserwerke Müggelsee
5 Mahlsdorf Süd—Bahnhof Adlershof
6 Marienstraße (Depot)—Bahnhof Friedrichshagen
7 Bahnhof Spindlersfeld—Bahnhof Friedrichshagen
10 Bahnhof Cöpenick—Marienstraße (Depot) bzw. Wendenschloß
– Bahnhof Grünau—Fähre nach Wendenschloß (Pendelverkehr)

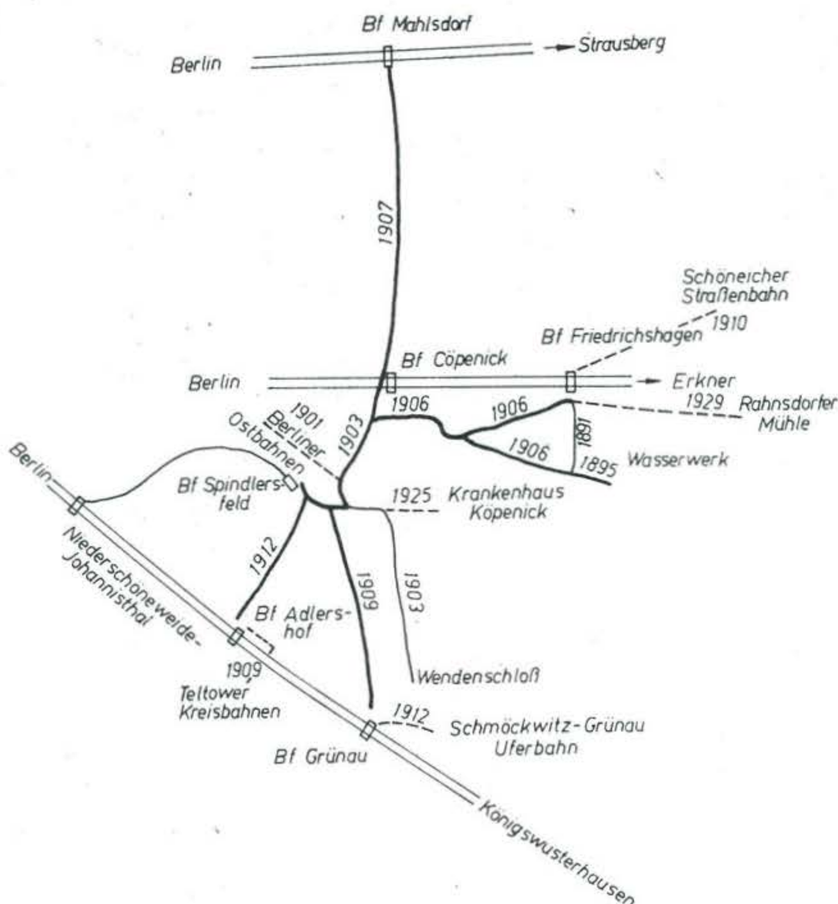
Obwohl zu anderen Straßenbahnbetrieben enge Berührungspunkte bestanden, wurden keine durchgehenden Linien betrieben. Nur zur Straßenbahnstrecke Bahnhof Adlershof—Altglienicke der Teltower Kreisbahnen, die seit dem 5. Juni 1909 betrieben wurden, bestand eine Gleisverbindung zur Überführung von Fahrzeugen zur Werkstatt der Cöpenicker Straßenbahn. Wenn zur regelspurigen 1912 eröffneten Schmöckwitz-Grünauer Uferbahn noch ein durchgehender Betrieb möglich gewesen wäre, war ein derartiges Vorhaben mit der meterspurigen und 1910 eröffneten Überlandstraßenbahn nach Schöneiche durch die unterschiedliche Spurweite unmöglich. So bestehen in Friedrichshagen seit 1914, als die Schöneicher Straßenbahn von Benzol- auf elektrischen Betrieb umgestellt wurde, zwei getrennte elektrische Straßenbahn-Betriebe.

Die Köpenicker Straßenbahn wurde aufgelöst

Mit Gründung der Einheitsgemeinde Groß-Berlin im Jahre 1920 wurde die ehemalige selbständige Stadt Cöpenick Zentrum des neugebildeten Stadtbezirks Berlin-Köpenick. Auch der Straßenbahnbetrieb wurde vereinheitlicht, die Städtische Straßenbahn Cöpenick ging in der Berliner Straßenbahn auf. Sichtbarer Ausdruck war die Einordnung der ehemaligen Cöpenicker Linien in das Nummernschema Berlins:

183 Bahnhof Mahlsdorf—Wendenschloß
(1922 in Linie 83 umbenannt)
86 Berlin Köpenick—Bahnhof Grünau
85 Bahnhof Friedrichshagen—Wasserwerk
(1922 eingestellt)
184 Bahnhof Friedrichshagen—Altglienicke
(1922 in Linie 84 umgenannt und 1923 bis zum Wasserwerk verlängert.)

Mit diesen Liniennummern bildet die Straßenbahn noch heute das Grundgerüst ihres Netzes.



2



2 Das Depot der Cöpenicker Straßenbahn in der Marienstraße (heute Wendenschloßstraße). Heute ist diese Anlage Teil des Betriebsteiles Köpenick des Kombinatsbetriebs Straßenbahn.

3 Im Jahre 1913 wurden 8 geschlossene Triebwagen dieses Typs beschafft.

4 Triebwagen 57, ein Schienenreinigungswagen, befährt die Lange Brücke in Cöpenick, rechts das Köpenicker Schloß.

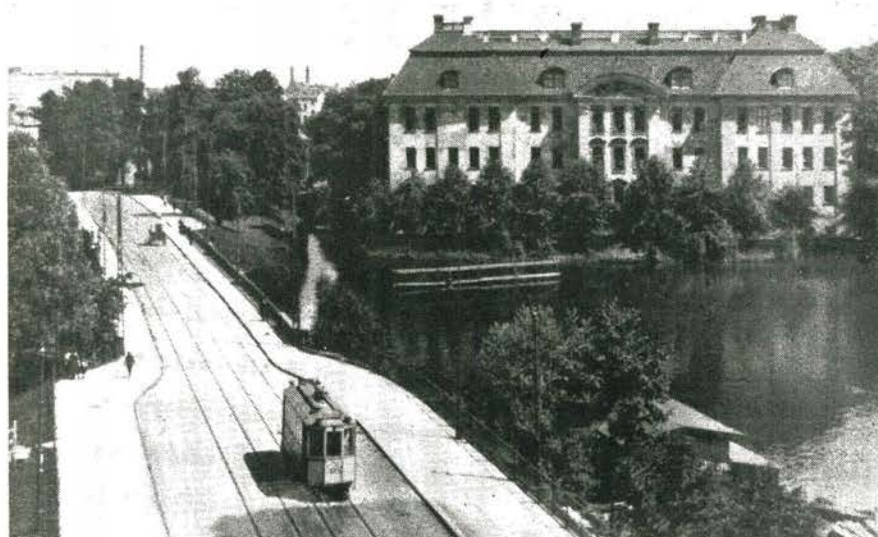
5 Der Anstrich der Fahrzeuge war anfangs grün (s. a. Rücktitel) wechselte dann zu elfenbein. Das Bild ist während des ersten Weltkrieges aufgenommen worden. Frauen wurden im Schaffnerdienst eingesetzt.

Fotos: Sammlung J. Kubig, Berlin

3



4



5



Nach Übernahme der Schmöckwitz—Grünauer Uferbahn wurde 1926 die Linie 86 nach Schmöckwitz verlängert. In den 20er Jahren erfuhr das Netz noch zwei Erweiterungen. Im Jahre 1925 fuhr erstmals die Straßenbahn zum Krankenhaus Köpenick. 1929 konnte man von Friedrichshagen nach Rahnsdorfer Mühle (Strandbad Müggelsee) fahren.

Die Straßenbahn hat in der Geschichte des Verkehrswesens des Stadtbezirks Berlin-Köpenick eine große Rolle gespielt. Es ist also nicht zufällig, daß im Festzug zur Eröffnung der Festwoche „Köpenicker Sommer", die alljährlich Ende Juni begangen wird, ein historisches Straßenbahnfahrzeug inzwischen seinen festen Platz hat.

Traditionen werden groß geschrieben

Der Gedanke zum Aufbau eines solchen Triebwagens entstand um die Jahreswende 1967/68. Mit Hilfe der damaligen Berliner Verkehrs-Betriebe (BVG), dem heutigen Kombinat Berliner Verkehrsbetriebe (BVB), und den Organisatoren der Festwoche, allen voran der Stadtbezirksbürgermeister, haben das Märkische Museum als Rechtsträger des aufzubauenden Fahrzeugs und die Mitglieder der damaligen Arbeitsgemeinschaft 1/11 „Kleinbahnfreunde" (heute „Verkehrsgeschichte") des DMV in einer einjährigen intensiven Arbeit aus dem Arbeitstriebwagen A 277^{II} den historischen Triebwagen 10 der ehemaligen Städtischen Straßenbahn Cöpenick nachgebaut. Bei Beginn der Arbeiten war kein originales Fahrzeug der Cöpenicker Straßenbahn mehr im BVG-Bestand der Hauptstadt. Darum wurde ein Fahrzeug gewählt, daß dieselbe Wagenkastenform hatte. Der gewählte Wagen stammt von der Großen Berliner Straßenbahn und war ursprünglich vom Typ Neu-Berolina. Er hatte nachträglich ein anderes Fahrgestell erhalten. Das ursprüngliche Aussehen des Fahrgestells des Cöpenicker Wagens wurde durch eine Holzverblendung angedeutet. Am 21. Juni 1969 war es dann soweit. An der Spitze des Festumzuges fuhr erstmals ein historischer Straßenbahnwagen.

Quellenverzeichnis

/1/ Armknecht, Otto: Die Stadtische Straßenbahn Cöpenick; Eisenbahntechnische Zeitschrift für das Gesamtgebiet der Vollbahnen, Kleinbahnen und Straßenbahnen; 11 (1905), Hefte 2, 4

/2/ Geschäftigsberichte der Cöpenicker Straßenbahn, zitiert in /3/

/3/ –:Die Straßenbahn in Copenick; Berliner Verkehrs-Blätter, /Berlin-West/ 11 (1964) H. 12, S. 149–157

/4/ Hengsbach, Arne und Kramer Wolfgang: Die Friedrichshagener Straßenbahn; Berliner Verkehrs-Blätter /Berlin-West/ 14 (1967) H. 11, Seite 175–179

Kurzmeldungen

Bw Berlin-Schöneweide
Zum Bestand des Bw Berlin-Schöneweide gehörten Ende Juni 1982:
52 4669 (k), 52 2614 (k), 52 6666 (R), 52 8100 (E), 52 8074 (k), 52 8170 (k), 52 8139 (E), 52 8023 (k), 52 8066 (E), 50 3145 (k), 50 3604 (k), 50 3647 (k), 50 3526 (E), 50 3628 (R), 52 3410 (k) und 52 1360 (E)
Die Heizlok 01 0529 wird wahrscheinlich zu Beginn der Wintermonate durch die 44 1101 abgelöst.
Legende: k ≙ kalt abgestellt, E ≙ im Einsatz, R ≙ Reservelok.
Se./Bst.

Bw Halle G
Obwohl schon seit längerer Zeit vom Bw Halle G keine Dampfloks mehr für Planleistungen eingesetzt werden, sind hier nach wie vor einige 44er und 52er vorhanden. Derzeit sind in Halle G die 52 1538 (ex Bw Altenburg) und 52 8033 (ex Bw Röblingen) für Heiz- und Reservedienste beheimatet. Vor kurzem wurde die als Heizlok genutzte 52 1288 (ex Bw Lutherstadt Wittenberg) zerlegt. Der Einsatzstelle Merseburg des Bw Halle G sind die zu Dampfspendern umgebauten Loks 44 154 und 44 2722 für Heizzwecke zugeordnet worden.
Ja.

Bw Halberstadt
Zu den im Heft 6/82 veröffentlichten Angaben folgende Ergänzungen:
Das Bw Halberstadt setzt die Loks 50 3556, 50 3570, 50 3700, 50 3579, 50 3557 und 50 3662 im Streckendienst planmäßig ein. Als Reserveloks stehen die 50 3512 und 50 3501 zur Verfügung.
Der Güterzug 54774 (Magdeburg-Rothensee ab 7.39 Uhr, an Oschersleben 9.00 Uhr, an Halberstadt 10.35 Uhr) wird täglich mit einer Lok der BR 50.3 gefahren. Ferner wird auch der D 649 zwischen Wernigerode und Halberstadt mit dieser BR bespannt.
Für Heizzwecke ist in der Einsatzstelle Oschersleben die kürzlich aus dem Raw Meiningen eingetroffene 44 2504 vorhanden.
Sp.

Bw Nossen
Seit Fahrplanwechsel werden die Personenzüge 7766 und 7771 wieder mit Diesellokomotiven bespannt. Dafür verkehren die Personenzüge 4733 ab Nossen bis Meißen und die Personenzüge 7774 sowie 7777 zwischen Döbeln und Leisnig mit der BR 50.
Zu den bereits im Heft 4/82 veröffentlichten Güterzugleistungen kommt noch ein in der Regel nach dem Personenzug 4734 verkehrender Güterzug auf dem Streckenabschnitt Meißen—Nossen hinzu. Ferner wird auch der Personenzug 15768 zwischen Riesa und Nossen mit der BR 50 bespannt.
Ru.



1



2

1 Die 204 016 in Merseburg

2 Anläßlich des 60jährigen Bestehens der Strecke Salzwedel—Arendsee fuhr am 27. Juni 1982 zwischen diesen Städten ein Sonderzug mit der Lok 41 1074 vom Bw Oebisfelde. Für viele Eisenbahnfreunde wurde die Fahrt zu einem Erlebnis. Maßgeblichen Anteil an der Vorbereitung dieser Veranstaltung hatte die AG 7/64 des DMV der DDR.

Fotos: U. Janeck, Mücheln (1), B. Habermann, Salzwedel (1)

Bw Saalfeld, Einsatzstelle Göschwitz
In der Einsatzstelle Göschwitz sind z. Z. vorhanden: 41 1125 (wartet auf L0), 41 1130 (Reserve), 41 1150 (Einsatz), 41 1180 (Einsatz), 41 1225 (Einsatz) und 41 1273 (Reserve). Die als Heizlok verwendete 01 1514 wurde im Juni 1982 an das Bw Sangerhausen abgegeben. Auch dort wird sie für Heizzwecke eingesetzt.

Seit Anfang Juli werden weitere Leistungen mit der BR 41 bewältigt. Dazu gehören die Züge: 5005/5018 (Strecke 560) und 6017/6018 (Strecke 550). Verkehrstage beachten! Hinzu kommt das Güterzugpaar Göschwitz—Stadtroda (tgl. ca. 16.30 Uhr ab Göschwitz, ca. 17.40 Uhr ab Stadtroda).
Dre.

Bw Oebisfelde
Dem Bw Oebisfelde wurden kürzlich die hauptuntersuchten Loks 41 1025 und 41 1289 zugeführt. Die Lok 41 1062 wurde vom Bw Güsten nach Oebisfelde umgesetzt. Somit stehen dem Bw Oebisfelde 11 Lokomotiven der BR 41 zur Verfügung, von denen täglich 8 Maschinen verkehren. Gelegentlich sind außerdem die 50 3690 und 50 3704 anzutreffen. Im Sommerfahrplan-Abschnitt werden nur noch die Personenzüge 6446, 6450, 6454, 8432 und 9402 in den genannten Relationen bespannt. Ferner fährt der D 447 zwischen Oebisfelde und Magdeburg wieder mit der BR 41.
K.-H. S.

Bw Güsten
Ergänzend zu den im Heft 6/82 veröffentlichten Angaben folgende Hinweise: Diesem Bw wurden kürzlich zugeordnet: 41 1303, 44 1231 und 44 1623. Folgende Züge verkehren Dampflokomotiven des Bw Güsten: P 3222 Sangerhausen—Lutherstadt Wittenberg, P 3496 Lutherstadt Wittenberg—Köthen, P 9514 Köthen—Güsten, P 3498 Dessau—Güsten (nur So), P 6251 Schönebeck—Aschersleben, P 3221 Güsten—Sangerhausen, P 6342 Aschersleben—Schönebeck, P 6257 Staßfurt—Aschersleben, P 3223 Schönebeck—Sangerhausen und P 3226 Sangerhausen—Schönebeck.
Gr.

BR 204
Neben der betriebsfähigen Museumsmaschine 204 001 sind für Heiz- und Trafozwecke noch folgende Loks vorhanden: 204 016 (Güterbahnhof Merseburg) und 204 023 (Leipzig-Leutzsch). Auf den Bahnhöfen Bitterfeld, Dresden Altstadt und Großkorbetha befinden ebenfalls stationär aufgestellte Loks dieser BR.
Ja.

Bw Rostock Seehafen
Ab 1. Januar 1982 bestehen in Rostock zwei Bahnbetriebswerke. Neben dem traditionellen Bw Rostock ist nun das neue Bw Rostock Seehafen hinzugekommen. Hier sind Lokomotiven der BR 102, 105/106, 111 und 118 beheimatet. Vorerst werden in diesem Bw hauptsächlich Rangierloks stationiert. In der Perspektive sollen hier aber auch Loks für den Streckendienst stationiert werden.
Hm.

01 2204 nicht mehr im Bestand
Die Lokomotiven 01 2204, 50 3014, 52 1423 und 52 2093 wurden in die BRD verkauft. Die Maschinen verließen am 23. Juli 1982 die DDR.
M.Sch.

Werner Drescher (DMV), Jena

Viel war zu sehen

Fahrzeugschau, Modellbahn-Ausstellungen und Traditionsfahrten in Erfurt

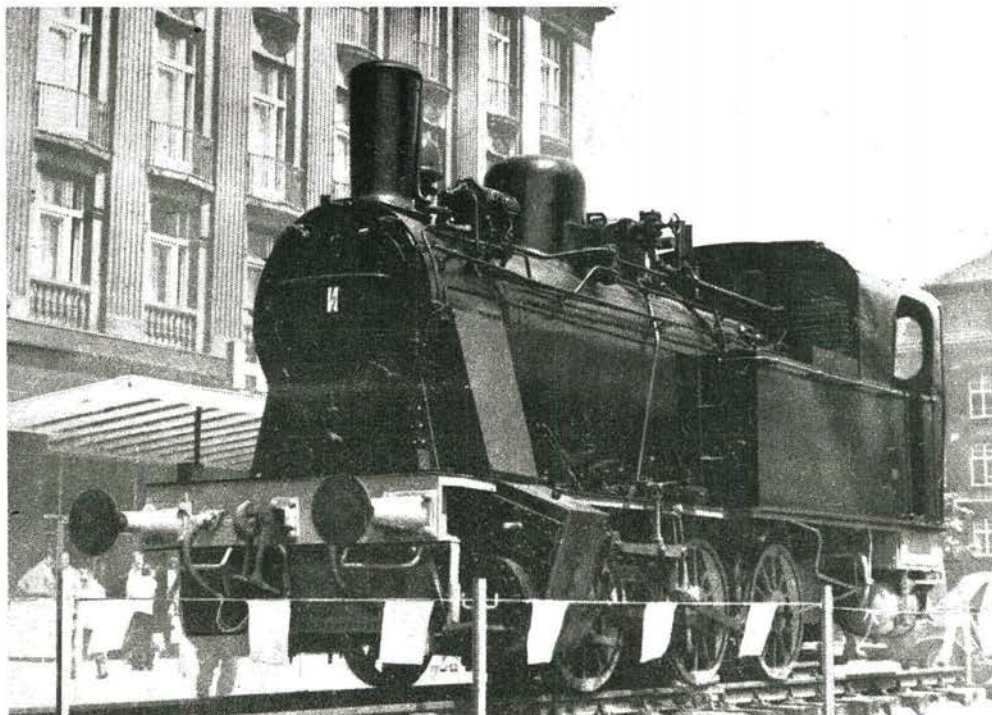
Nach etwa einem Jahr Vorbereitungszeit fanden, wie bereits berichtet wurde, vom 5. bis 13. Juni 1982 zahlreiche Veranstaltungen anläßlich der Jubiläen „100 Jahre Eisenbahndirektion Erfurt" und „135 Jahre Eisenbahn in Erfurt" statt. Die ersten Gedanken dazu entstanden schon vor etwa zwei Jahren. Konkreter wurde die Vorbereitung, nachdem von Mitgliedern der AG 4/1 Erfurt der Vorschlag unterbreitet wurde, die Veranstaltungen im Bahnhof Erfurt West, Ausgangspunkt der früheren Nebenbahn nach Nottleben, durchzuführen. Auf dieser ab 11. November 1926 betriebenen Strecke wurde am 24. September 1967 der Reiseverkehr eingestellt. Heute dient sie noch als Anschlußbahn bis Erfurt-Bindersleben dem Güterverkehr. Seit 1976 wird der Abschnitt Erfurt Hbf—Berliner Straße für den öffentlichen Personennahverkehr genutzt.

Aufgrund der verkehrsgünstigen Lage des Bahnhofes Erfurt West, dem noch vorhandenen Nebenbahncharakter und der Tatsache, daß Zugfahrten den Ausstellungsbetrieb kaum stören, handelt es sich um ein für diese Zwecke ideales Objekt. Am 17. und 18. April 1982 wurden während eines Arbeitseinsatzes ca. 500 Stunden geleistet, um Gleise zu säubern, Büsche zu roden und das gesamte Gelände von Unrat zu befreien. Die Bahnmeisterei Erfurt übernahm die gesamte Durcharbeitung der Gleise, Kollegen der Hochbaumeisterei setzten Gebäude instand. Aber auch andere Dienststellen der DR unterstützten aktiv die Vorbereitung.

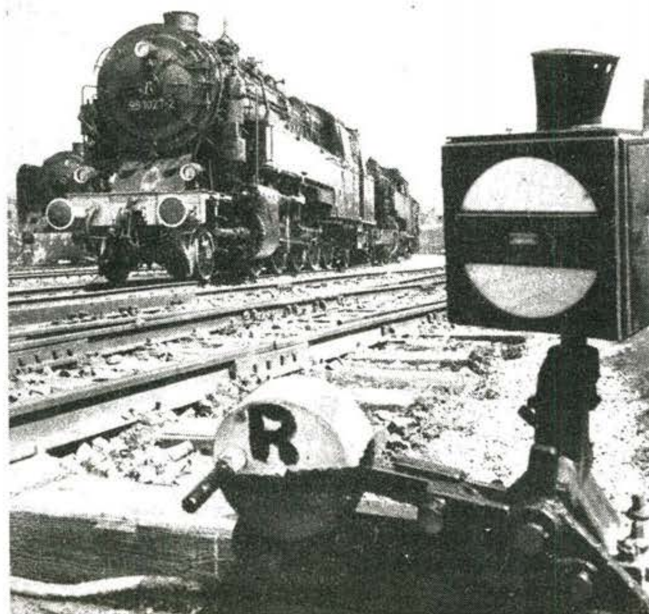
Erfurt West war Anziehungspunkt

Ab 2. Juni 1982 wurden die Fahrzeuge aufgestellt und hergerichtet. Drei Tage später konnte die Ausstellung eröffnet werden. Die Museumslokomotiven E 77 10, 57 3297, 95 6676, 93 230, 58 261 und 01 005 fanden großen Zuspruch. In einem hervorragenden Zustand präsentierte sich erstmalig der Öffentlichkeit ein gedeckter Güterwagen der Bauart G 04 der früheren KPEV. Von der DR wurden folgende Lokomotiven zur Verfügung gestellt: 95 1027 (Traditionslok Bw Probstzella), 01 0517 (Reservelok Bw Saalfeld), 44 0104 (Traditionslok Rbd Erfurt), E 44 044 (Rangierlok Bw Erfurt) und die Lok 58 3047 (Traditionslok Bw Glauchau). Hinzu kam die ehemalige DR-Lok 91 6580 der Industriebahn Erfurt, die von Mitgliedern der AG 4/6 Erfurt sorgsam für diese Ausstellung hergerichtet worden war. Vor dem Erfurter Hbf stand eine dreiachsige Naßdampflok der Torgauer Hafenbahn. Sie wurde von der AG 4/63 Erfurt erworben und befindet sich in deren Besitz. Neben diesen Lokomotiven

1



2



1 Bereits vor dem Empfangsgebäude des Erfurter Hauptbahnhofes war die ehemalige Industriebahnlok der Torgauer Hafenbahn, die von Henschel im Jahre 1936 mit der Fabrik-Nr. 23061 ursprünglich an eine Berliner Sprengstoffabrik geliefert wurde, zu sehen. Von 1945 bis 1965 gehörte sie zum Raw Engelsdorf und kam anschließend zur Torgauer Hafenbahn. Tausende Besucher der Blumenstadt wurden bereits hier auf die zahlreichen Veranstaltungen zu den Jubiläen aufmerksam.

2 Die Traditionslok 95 1027 in Erfurt West.

Fotos: I. Migura, Berlin

kamen auch andere Fahrzeuge zur Ausstellung. Eine besondere Attraktion war der Kinowagen, der noch planmäßig bis in die 60er Jahre Schnellzügen beigestellt wurde. Anschließend gehörte das Fahrzeug zum Werbezug der Rbd Erfurt. Mitglieder der AG 4/6 haben das Fahrzeug für die Ausstellung hergerichtet. Während der Ausstellung wurde der Öffentlichkeit der Film „Traktion mit Tradition" gezeigt. Die Zahl von rund 4000 Besuchern zeigt, wie groß das Interesse war. In einem modernen Bahnpostwagen des UIC Typs Y war eine Ausstellung über die Entwicklung und Arbeit der Bahnpost zu sehen. Ein weiterer Bahnpostwagen älterer Bauart diente dem Souvenirverkauf. Schließlich sahen die Besucher auch einen vermutlich auf dem Fahrgestell einer Lokomotive der früheren preußischen Gattung P 4^2 aufgebauten Schneepflug, der viele Jahre in Weißenfeld gute Dienste leistete. Die ausgestellte Draisine wurde von der Bahnmeisterei Mühlhausen zur Verfügung gestellt. Zahlreiche Besucher konnten sie zur Fahrt durch das Ausstellungsgelände nutzen.

Auch Modellbahnfreunde kamen auf ihre Kosten

Im Rahmen des Jubiläums fanden von der AG 4/33 Erfurt im Reichsbahnamt und von der AG 4/50 im Schuhkombinat „Paul Schäfer" Modelleisenbahn-Ausstellungen statt. Beide Arbeitsgemeinschaften zeigten auch Ergebnisse ihrer Arbeit auf der zentralen Festveranstaltung des Ministeriums für Verkehrswesen zum Tag des Eisenbahners in Erfurt.

Traditionsbetrieb war sehr gefragt

Im Zusammenhang mit dem Vorschlag, in Erfurt West die Fahrzeugschau zu organisieren, entstand die Idee, einen Zugbetrieb zwischen Erfurt Hbf bzw. Erfurt Nord und Erfurt West aufzunehmen. In Übereinstimmung mit dem Verkehrsmuseum Dresden wurde dann der Vorschlag unterbreitet, diese Züge mit der 55 669 zu bespannen. Dazu mußte dieses Fahrzeug wieder betriebsfähig hergerichtet werden. Die entsprechenden Dienststellen der DR stimmten dem zu, und das Raw Meiningen konnte mit den Arbeiten beginnen. Im Verlaufe der Untersuchungen stellte sich jedoch heraus, daß der Kessel auf Grund der Materialalterung nicht mehr zu reparieren ist. Trotz aller dankenswerten Initiativen, vor allem des Raw Meiningen, kann somit die Museumslok 55 669 vorerst nicht betriebsfähig aufgearbeitet werden.

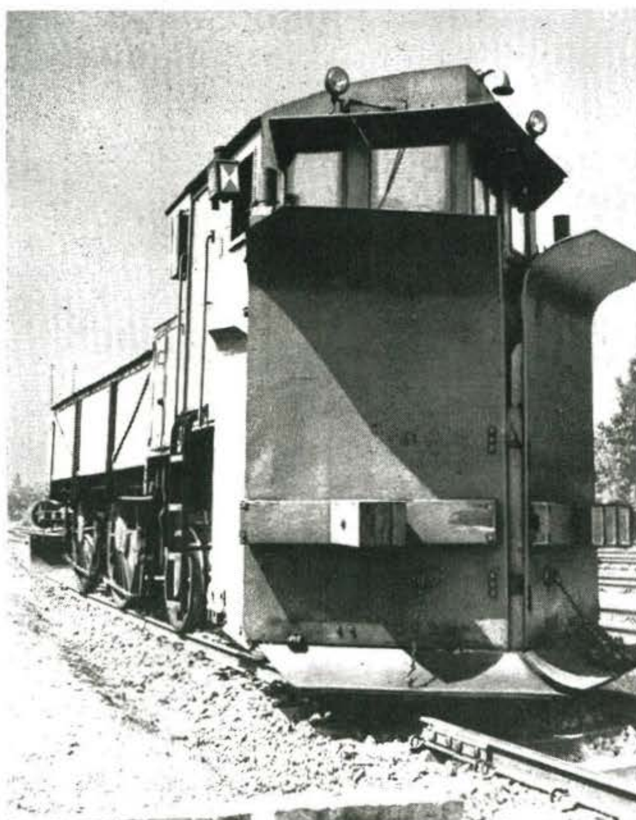
Da aber dank der großzügigen Traditionspflege in unserem Staat genügend betriebsfähige Dampflokomotiven zur Verfügung stehen, konnten für die Traditionsfahrten die Lokomotiven 94 1292 und 74 1230 eingesetzt werden. Bei Jubiläumsfahrten vergangener Jahre fehlte meist ein passender Wagenpark. Diesmal stellte das Verkehrsmuseum Dresden vier Bi-Wagen älterer Bauart bereit. Die Fahrzeuge wurden von den AG 4/3, dem Bww Erfurt und dem Raw Delitzsch, Außenstelle Gotha, in den entsprechenden Zustand versetzt.

Mit diesem Zug fanden 66 Fahrten zwischen Erfurt Nord bzw. Erfurt Hbf und Erfurt West statt. Er wurde von etwa 12 000 Fahrgästen benutzt.

Weitere Vorhaben sind geplant

Mit diesem Zug ist der Grundstein für einen eventuell planmäßigen Traditionsbetrieb in der Zukunft gelegt. Vorgesehen ist, daß im nächsten Jahr an mindestens 10 Wochenenden ein solcher Betrieb stattfindet. Der Bahnhof Erfurt West soll weiterhin der Mittelpunkt für diesen Traditionsbetrieb sein. Zwei Exponate, der bereits genannte Schneepflug und der Kinowagen, werden der Anfang einer ständigen Ausstellung zur Eisenbahngeschichte sein.

Abschließend sei festgestellt, daß alle Veranstaltungen eine gute Resonanz gefunden haben. Allein zur Fahrzeugausstellung kamen fast 50 000 Besucher. Am letzten Ausstellungstag mußten noch zusätzlich diesellokbespannte Züge eingesetzt werden, um die Besucher nach Erfurt West zu befördern.



3 Dieser Schneepflug hat den Eisenbahnhistorikern schon viel Kopfzerbrechen bereitet. Vermutlich wurde er auf dem Fahrgestell einer P 4^2 aufgebaut. Es ist nicht ausgeschlossen, daß es sich dabei um die Lok „Danzig 1909" der ehemaligen KPEV gehandelt hat. Sollte der eine oder andere Eisenbahnfreund weiterhelfen können, wären die Erfurter Freunde dankbar.

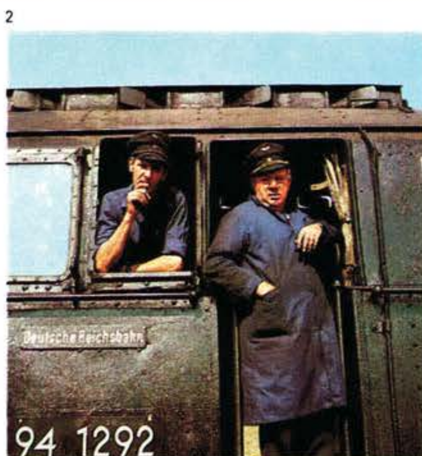
Gerettet

Wie bereits erwähnt, zählte zu den in Erfurt West der Öffentlichkeit gezeigten Fahrzeugen auch eine ältere Draisine, die bereits vor mehreren Jahren in Mühlhausen abgestellt worden war. Buchstäblich in letzter Minute konnte das Fahrzeug gerettet werden. Wenige Minuten bevor es in Mühlhausen für die Überführung nach Erfurt vorbereitet wurde, hatten Kollegen der Bahnmeisterei Mühlhausen mit dem Zerlegen dieses Old-Timers begonnen. Die bereits abgebauten Teile wurden wieder angeschweißt, und die Draisine konnte nach Erfurt überführt werden.

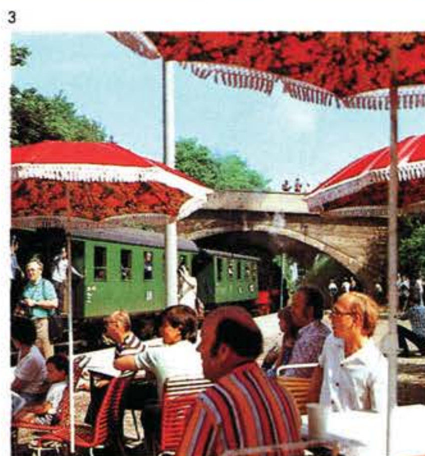
1



2



3



4

5



6

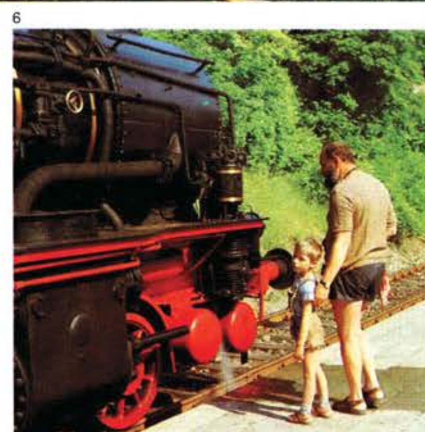


Bild 1 Bevor die 94 1292 die Reise nach Erfurt antrat, wurde sie von Mitgliedern der AG „Friedberg", Suhl, auf Hochglanz gebracht.

Bilder 2—6 Der Traditionsbetrieb zwischen Erfurt Hbf, Erfurt Nord und Erfurt West mit den Lokomotiven 94 1292 und 74 1230 wurde Anziehungspunkt für jung und alt. Trotz großer Hitze nahm der Ansturm nicht ab. Wer eine Pause einlegen wollte, konnte dies unter Sonnenschirmen ganz in der Nähe der Dampfeisenbahn tun (Bild 3). Auch für Kinder wurde diese Veranstaltung ein bleibendes Erlebnis (Bild 6).

Fotos: R. Heym, Suhl (1), J. Nagel, Berlin (5)



Fahrzeugschau Erfurt

Bild 1 Die Traditionslok 44 0104, die noch vor kurzem im schweren Güterzugdienst anzutreffen war.

Bild 2 Aus Glauchau kam die Lok 58 3047.

Bild 3 Ein reizvolles Motiv für Fotofreunde entstand mit der Museumslokomotive 57 3297 vor dem Empfangsgebäude in Erfurt West.

Bild 4 Die ehemalige Privatbahnlok 91 6580 der früheren Ilmenau-Großbreitenbacher Eisenbahn war ein Vertreter der zahlreichen Loktypen, die 1949 von der DR übernommen worden sind.

Bild 5 Erst kürzlich wurde die 93 230 des Verkehrsmuseums Dresden äußerlich wieder im Raw Meiningen hergerichtet.

Bild 6 Die 94 1292 in Schleusingen, wenige Tage vor der Fahrt nach Erfurt.

Bild 7 Neben der Traditionslok 95 1027 ist rechts im Bild ein interessanter Schneepflug zu sehen. Er entstand vermutlich auf einem verkürzten Fahrgestell einer preußischen P 4² und war viele Jahre in Weißenfels beheimatet. Auch dieses Fahrzeug bleibt erhalten.

1



2



3



4



5



6



Bild 8 Die E 77 10. Über sie berichteten wir im Heft 6/82 ausführlich.

Bild 9 Die 119 015 als Vertreter der modernen Traktion.

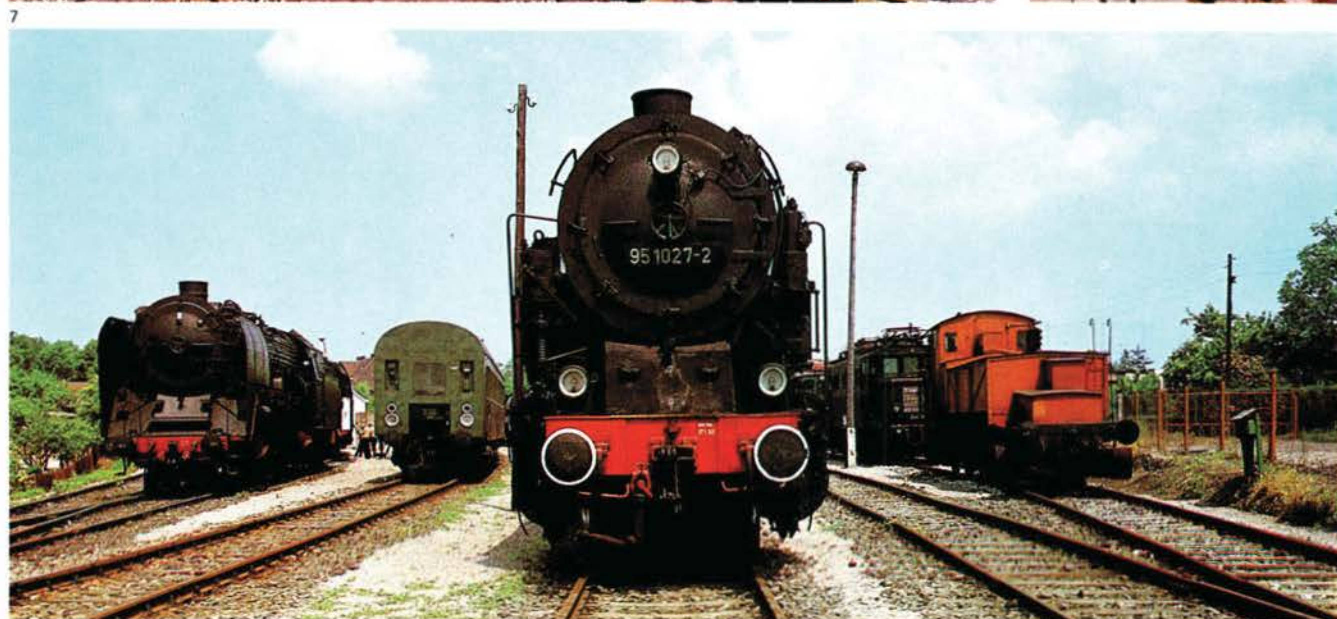
Bild 10 „Lokhilfe" für die Deutsche Reichsbahn! Ein H0-Umbaumodell aus der Werkstatt von Peter Reichardt, Erfurt.

Fotos: R. Heym, Suhl (1), J. Nagel, Berlin (9)

10



7



8



9



Dipl.-Ing. Dietmar Imig (DMV),
Greifswald

Gemeinschaftsanlage in H0

zweigleisige Hauptbahn mit Binnenhafen

Heimanlage in N

eingleisige Hauptbahn

Auch im Norden unserer Republik sind die Modellbahnfreunde unseres Verbandes aktiv dabei, Anlagen zu bauen. Besonderes Interesse fanden in der letzten Zeit auf Ausstellungen zum einen die Gemeinschaftsanlage der AG Greifswald und zum anderen auch die Heimanlage von Freund Günter Brakhahn.

1



2

Gemeinschaftsanlage der AG Greifswald
Nenngröße: H0/H0m,
Abmessungen:
4400 mm × 1200 mm

Die Mitglieder der Arbeitsgemeinschaft Greifswald haben für ihren Anlagenbau nur einen Raum von 4,50 m × 3,50 m. Da aus diesem Grund den nunmehr 30 Mitgliedern und 13 Jugendlichen der Bau einer größeren Anlage nicht möglich ist, wird abwechselnd an drei kleinen Gemeinschaftsanlagen gearbeitet. Die H0-Anlage der AG soll im folgenden vorgestellt werden.

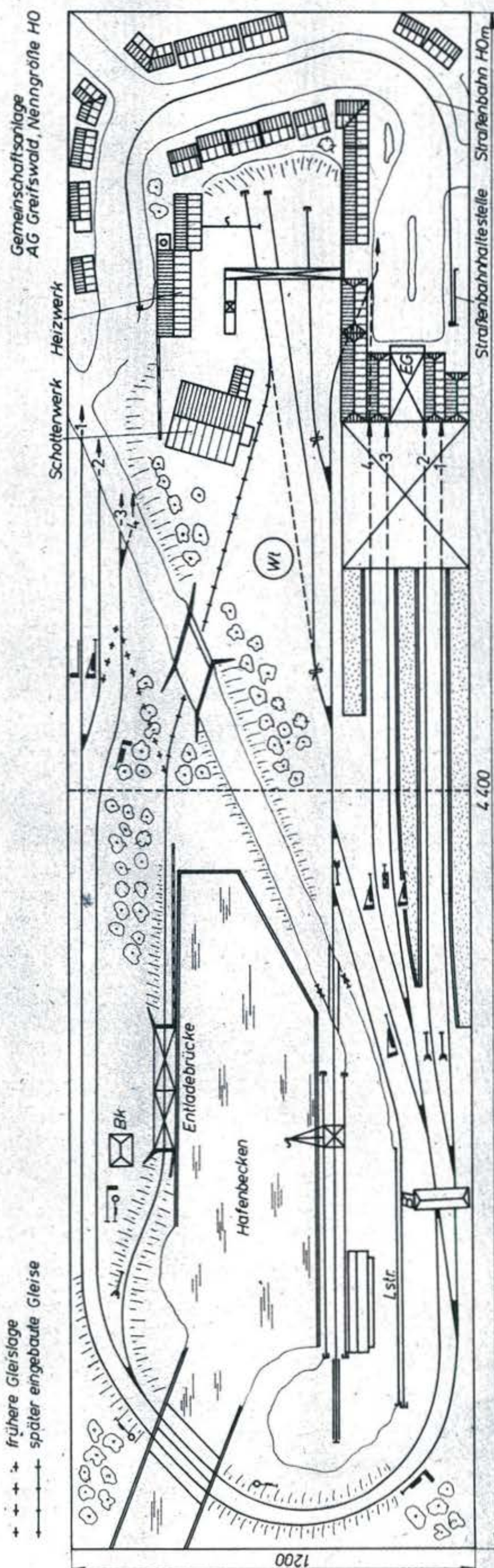
Das Motiv der 4,00 m × 1,20 m großen Gemeinschaftsanlage ist eine kleinere Industriestadt mit einem Binnenhafen, die im Norden unserer Republik liegen könnte und von einer zweigleisigen Hauptbahn erschlossen wird. Empfangsgebäude und Hochbauten in der Nähe des Bahnhofes entstanden deshalb im Stil der Jahrhundertwende bzw. 20er Jahre aus handelsüblichen Gebäudebausätzen. Um bei dem relativ geringen Platz einerseits vernünftige Zuglängen und andererseits auch einen einigermaßen abwechslungsreichen Betrieb durchführen zu können, wurde bei der Gestaltung des Gleisplanes und des Geländes folgender Weg eingeschlagen:

Vom Bahnhof sind lediglich die linke Ein- und Ausfahrt mit den Bahnsteigen und einer Bahnsteighalle sichtbar dargestellt worden. Die Gleise führen unter dem quer liegenden Empfangsgebäude und der in der oberen Etage aufgebauten Altstadt hindurch. Sie erreichen erst am hinteren Anlagenrand wieder die eigentliche Strecke. Auf Grund ihrer Länge und der Unterteilung in zwei Blockabschnitten wird so gleichzeitig der Zweck als verdeckter Abstellbahnhof erfüllt. Ein abwechslungsreicher Zugbetrieb wird trotz der relativ einfachen Gleisplangestaltung möglich. Für den Betrachter entsteht so der Eindruck eines Kopfbahnhofes. Ursprünglich wurde PIKO-Gleismaterial verwendet.

Inzwischen ist der linke Anlagenteil mit dem sichtbaren Gleisbereich bis auf die Anschlußgleise des Hafens auf Modellgleis umgebaut worden. Dabei erhielt der Bahnhof 7,5°-Weichen in den Zugfahrgleisen mit Unterflurweichenantrieben. Das Schotterwerk ist durch ein neues Gleis direkt mit der Entladestelle am Hafen verbunden. Dafür mußte die Zufahrtstraße zum Hafen mit einer Brücke unterquert werden. Dadurch können die Bedienungsfahrten zum Hafen jetzt unabhängig vom übrigen Zugverkehr erfolgen, was sich besonders beim Ausstellungs-Betrieb vorteilhaft auswirkt.

Zur weiteren Belebung der Anlage führt vom Empfangsgebäude eine meterspurige Straßenbahn in Richtung Stadt. Mit Glasrohrkontakten und elektronischem Zeitschalter ist ein automatischer Pendelverkehr möglich. Der Wagenkasten des Straßenbahntriebwagens wurde auf einem Fahrwerk der TT-V 36 aufgebaut. Die Stromzuführung erfolgt wie beim Vorbild über die Fahrleitung und die kurzgeschlossenen Schienen. Bedient wird die Anlage über ein Gleisbildpult. Der Einbau von Rundfunktastensätzen machte eine mechanische Abhängigkeit zwischen den Fahrstraßen möglich.

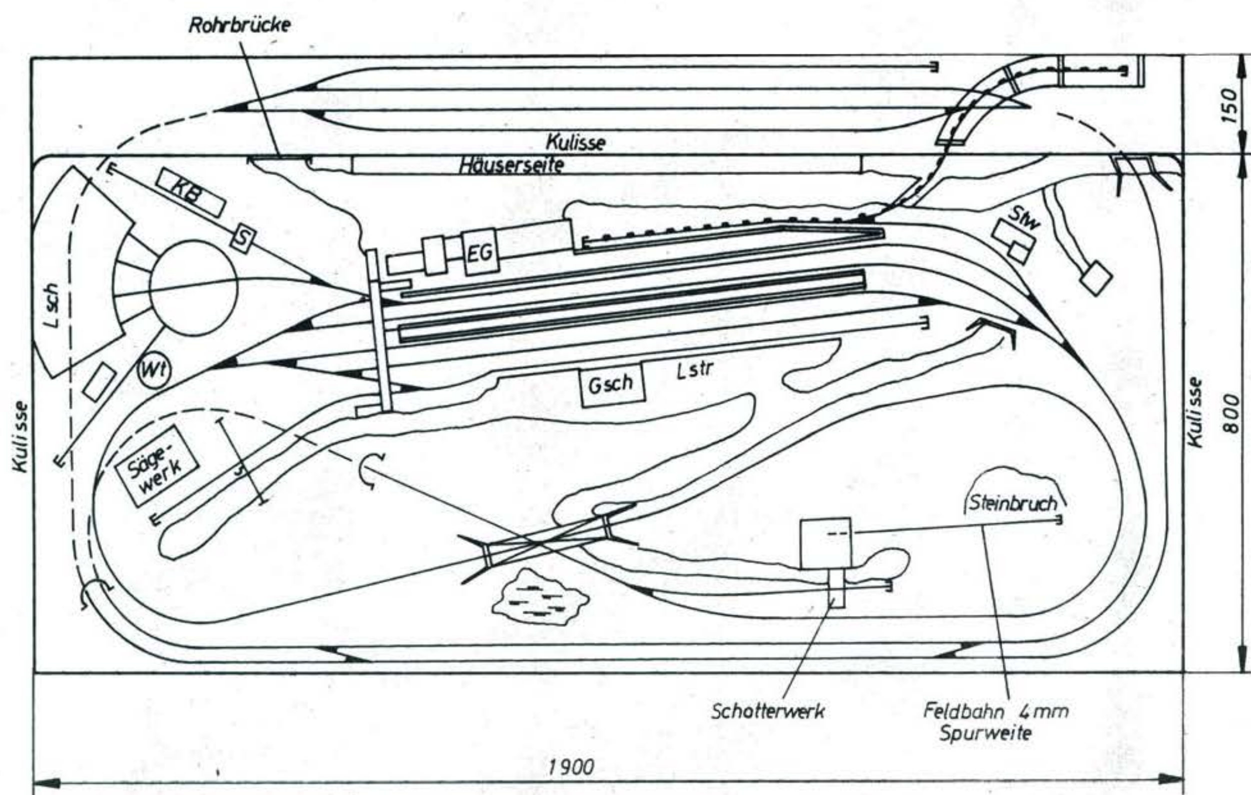
Es sind insgesamt vier Fahrstrombereiche in



1 Der rechte Bahnhofskopf mit Lade und Bahnhofstraße. Die Hintergrundkulisse wurde vom Anlagenbauer selbst gemalt.

2 Reger Betrieb auf der Ladestraße am Binnenhafen.

Fotos: W. Danitschek, Greifswald
Bild 1 Anlage Günter Brakhahn
Bild 2 Anlage AG Greifswald



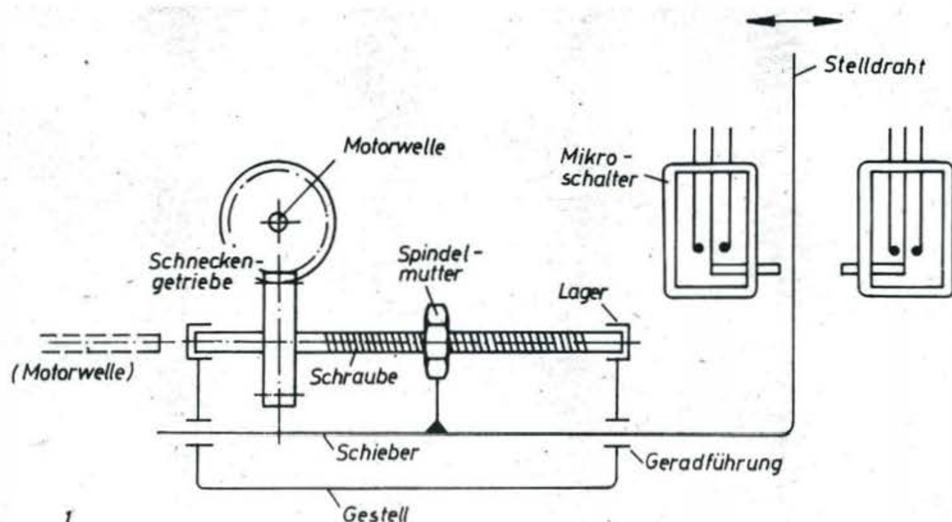
A-Schaltung vorhanden. Die Anlage selbst wurde entsprechend dem Anlagenmotiv mit Formsignalen ausgestattet. Die Züge werden überwiegend mit Dampfloks bespannt. Schotterwerk und Entladebrücke sind funktionstüchtig. Schwerkraftbeladung von Eisenbahnwagen und Schiffen, aber auch das Entleeren von Selbstentladewagen können demonstriert werden. Wie aus dem Gleisplan zu ersehen ist, wurde vorbildgemäß auf die Anwendung von Tunnel verzichtet. Derartige Formen der verdeckten Streckenführung sind bei allen Anlagenneubauten der Mitglieder der Greifswalder Arbeitsgemeinschaft in den letzten Jahren angewendet worden. Dies hat sich vorteilhaft auf den Gesamteindruck der Anlagen ausgewirkt und überhaupt erst die Gestaltung von Anlagenmotiven nach nördlichen Vorbildern des Eisenbahngeschehens unserer Republik ermöglicht.

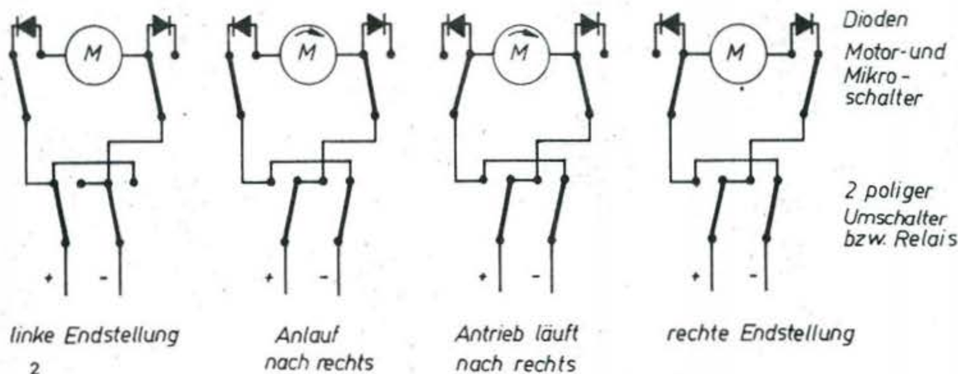
Heimanlage in der Nenngröße N

Seit 1975 baut Günter Brakhahn aus Greifswald, von Beruf Möbeltischler und zugleich Vorsitzender der AG Greifswald des DMV, an seiner nunmehr dritten N-Anlage. Entwurfsgrundlage war wiederum der Gleisplan „Von Riechheim nach Meckerfelde" aus dem Buch „100 Gleispläne H0/TT/N" von Günter Fromm aus der transpress-Modellbahnbücherei. Nach der Umgestaltung des Gleisplanes blieb jedoch nur noch das Grundprinzip erhalten. Eine eingleisige Hauptbahn in hügeligem Gelände wurde zur Streckenverlängerung einfach verschlungen und in zwei Ebenen angelegt. Der sichtbare Bahnhof ist auf der oberen Etage im Anlagenhintergrund angeordnet. In der unteren Etage der Anlage befindet sich eine weitere eingleisige Hauptstrecke, die mit der unter dem Bahnhof liegenden verdeckten Abstellanlage verbunden ist. Diese Lösung ermöglicht einen interessanten Zugbetrieb. Die vor der Anlagenkulisse verlaufende Bahnhofstraße läßt sich geschlossen abnehmen und macht so den verdeckten Abstellbahnhof von oben her zugänglich. Die Fahrstromversorgung wurde als kombinierte Übergangs- und A-Schaltung ausgeführt. Belebt wird die Anlage durch die für den Betrachter funktionstüchtige Radarstation und eine Feldbahn (4 mm Spurweite), die das Schotterwerk am vorderen Anlagenrand bedient. Der Antrieb erfolgt über eine Gewindespindel, die durch einen Schlitz in der Geländedecke zugänglich ist. Sämtliche Gebäude, die Drehscheibe und die Telegrafenmasten sind Eigenbauten. 1981 baute Freund Brakhahn die Anlage zu einem Diorama um. Dabei veränderte sich der Gleisplan geringfügig, und eine neue Hintergrundkulisse entstand. Der verdeckte Bahnhof wurde hinter die Kulisse verlegt. Vom oberen Bahnhof zweigt nun eine elektrisch betriebene Nebenbahn ab, die hinter der Kulisse endet. Gefahren wird hauptsächlich mit Fahrzeugen der Modellbahnindustrie. In eigener Werkstatt entstanden inzwischen je eine BR 120 und 132, ein EDK sowie einige Güterwagen. Ein Teil der Straßenfahrzeuge entstand durch Umbau handelsüblicher Fabrikate. Die Anregung, die Anlage zum Diorama umzubauen, erhielt Günter Brakhahn durch die schon oft auf Berliner Ausstellungen vorgestellte Anlage des Modellbahnfreundes Fischer.

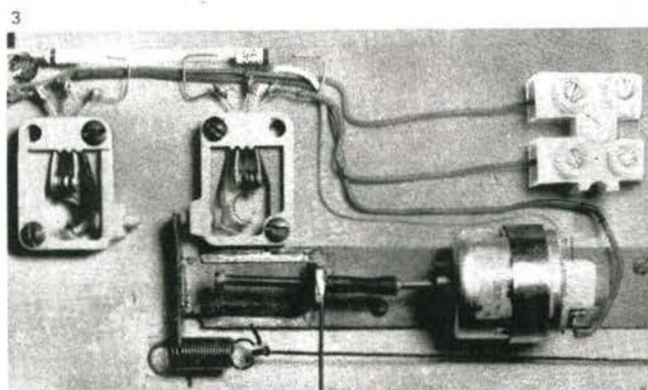
Ein vielseitig verwendbarer Motorantrieb für Modellbahnzubehör

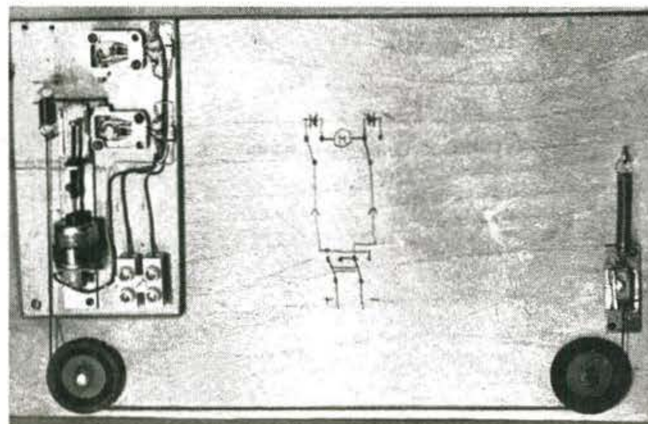
Zum Bewegen von Schranken, Signalen, Schuppentoren usw., aber auch als Weichenantrieb sind oft langsamlaufende Antriebe erwünscht. Es soll hier eine Möglichkeit gezeigt werden, mit einfachen Mitteln eine solche Anlage zu bauen.
Das wesentliche Funktionselement ist eine Gewindespindel mit Mutter, die mit der Welle eines beliebigen Motors aus der Bastelkiste im einfachsten Falle direkt gekuppelt, besser jedoch über ein einfaches Schneckengetriebe angetrieben wird. Die Spindelmutter bewegt in einer Geradführung das eigentliche Stellglied, dessen Bewegung von zwei Mikroschaltern begrenzt wird. Die Mikroschalter müssen eine Grundstellung besitzen, in die sie immer wieder zurückgehen. Bild 1 zeigt schematisch den mechanischen Aufbau des Antriebs, wobei die praktische Anordnung der Funktionselemente beliebig abgewandelt werden kann. Der Antrieb benötigt Gleichstrom und wird über einen Umpolschalter (zweipoliger Umschalter) bzw. ein entsprechendes Relais umgeschaltet. Nach dessen Betätigung läuft er in seine andere Endstellung und bleibt dort stehen (Bild 2).
Je eine Diode ermöglicht das Anlaufen in Gegenrichtung.
Die Bewegungsübertragung erfolgt beispielsweise über einen federnden Stelldraht von unten auf die Stellschwelle einer Weiche oder über Schnurzüge, wobei Umlenkrollen von Radio-Skalenantrieben gute Dienste leisten. So ist es auch möglich, mit einem Antrieb gleichzeitig beide Weichen einer Gleisverbindung zu stellen.
Der finanzielle Aufwand für die Bauelemente (Motor, Mikroschalter, Dioden) beträgt etwa 10 bis 12 Mark.





3





1 Mechanischer Aufbau des Antriebs (schematisch)

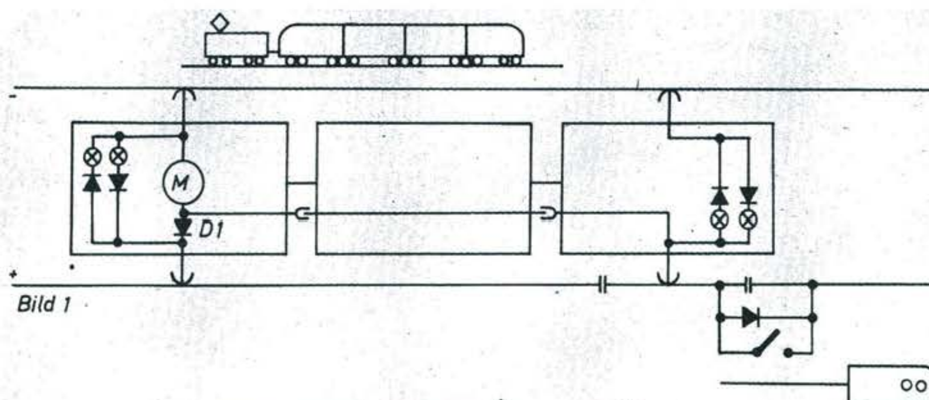
2 Ablauf eines Umschaltvorgangs

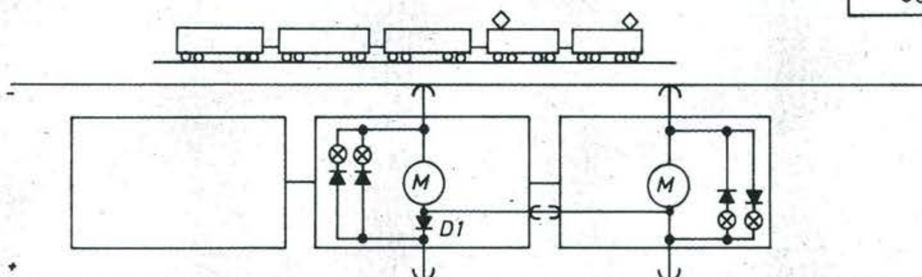
3 und 4 Ausführung mit Direktantrieb der Spindel, Bewegungsübertragung auf 2 Weichen

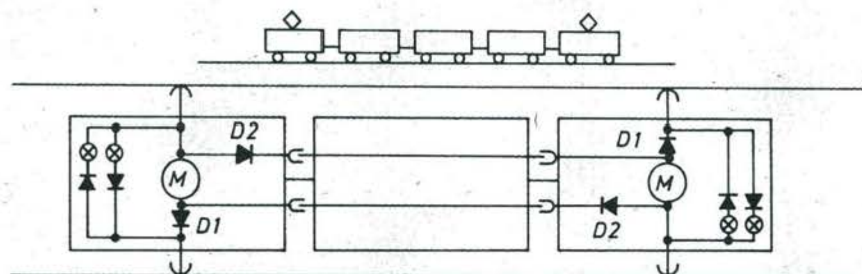
F. Näbrich, Dresden

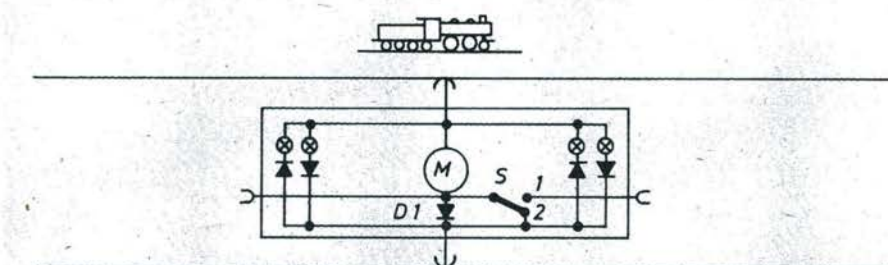
Schaltungsvorschlag für Wendezug-, Schiebe- und Vorspann-lokomotiven

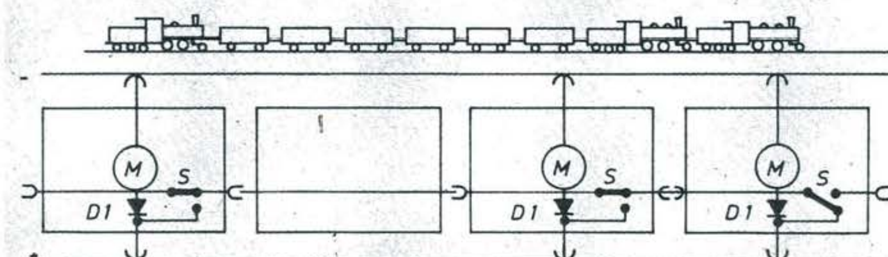
Eine reizvolle Abwechslung im Modellbahnbetrieb ist die vorbildgetreue Darstellung des beim großen Vorbild häufig anzutreffenden Wendezugbetriebes. Auch ein nachgeschobener Güter- oder Reisezug verfehlt seine Wirkung auf den Betrachter nicht. Dabei gibt es aber Schwierigkeiten, wenn der Zug richtig auf spannungslosen Gleisabschnitten vor Signalen halten soll. Mit einer einfachen Diodenschaltung lassen sich Triebfahrzeuge und Steuerwagen so umrüsten, daß bei gemeinsamer Fahrt nur das vorausfahrende Fahrzeug die positive Fahrspannung von der rechten Schiene abnimmt. Voraussetzung ist allerdings, daß durch geeignete Steckverbindungen oder stromführende Kupplungen eine betriebssichere Steuerleitung durch den Zug aufgebaut werden kann. Soll der Zug in beiden Fahrtrichtungen verkehren, so sind zwei Steuerleitungen erforderlich, wenn sich an beiden Enden des Zuges ein Triebfahrzeug befindet. Bild 1 zeigt die Grundschaltung für einen Wendezug mit Steuerwagen. Die so geschaltete Lokomotive kann allerdings für sich allein nur noch in einer Richtung fahren. Bei Diesellokomotiven, Triebwagen und Elloks muß das, zumal im Ausstellungsbetrieb, nicht unbedingt ein Nachteil











1 Schaltung für Wendezug mit Steuerwagen

2 Schaltung für Doppeltraktion, richtige Signalabhängigkeit nur in einer Fahrtrichtung

3 Schaltung für Doppeltraktion, geeignet für beide Fahrtrichtungen

4 Schaltung für eine Dampflok

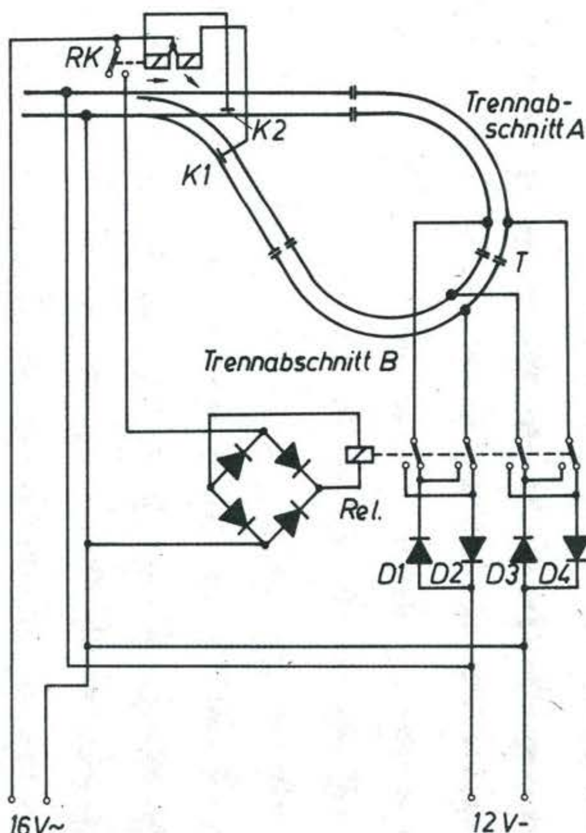
5 Zug in Dreifachtraktion

sein. Durch den Einbau eines zusätzlichen Schalters läßt sich aber auch die universelle Einsatzfähigkeit wiederherstellen.

Wird anstelle des Steuerwagens gemäß Bild 1 ebenfalls ein Triebfahrzeug verwendet, so entsteht eine Schaltung für Doppeltraktion (Vorspann- oder Schiebebetrieb), die aber nur in einer Fahrtrichtung die richtige Signalabhängigkeit garantiert (Bild 2). Die Schaltung nach Bild 3 vermeidet diesen Nachteil, erfordert aber zwei durchgehende Steuerleitungen. So ausgerüstete Triebfahrzeuge sind in Doppeltraktion freizügig, z. B. für Triebwagenzüge mit zwischengestellten Beiwagen, einsetzbar. Die Dioden D2 verhindern die Bildung unkontrollierter Stromwege bei ungewollten Kontaktunterbrechungen an Radschleifern oder Steuerleitungen.

Etwas größer ist der Aufwand für Dampflokomotiven, die in der Regel an der Zugspitze, aber auch am Zugschluß mit der Rauchkammer voraus fahren sollen. Der bereits oben erwähnte Schalter S (Bild 4) ermöglicht es, die Diode D1 zu überbrücken. In Stellung 1 erhält die Lok die positive Fahrspannung über die Steuerleitung, in Stellung 2 über ihre eigenen rechten Radschleifer. Schalterstellung 2 ist also stets für die an der Zugspitze fahrende Lok, Stellung 1 für alle gesteuerten Loks erforderlich. Bild 5 zeigt ein Beispiel für einen Zug mit Vorspann- und Schiebelok. Ein solcher Zug kann allerdings nur in einer Richtung (Rauchkammer voran) signalabhängig gefahren werden, während Rangierfahrten auch rückwärts möglich sind. Weiterhin ist zu beachten, daß der Fahrstrom aller Triebfahrzeuge über die rechten Radschleifer des führenden Fahrzeugs fließt. Letztere müssen also ausreichend bemessen sein. Selbstverständlich ist wohl auch, daß in einem Zugverband nur Triebfahrzeuge mit annähernd gleicher Motorcharakteristik verwendet werden.
Vorstellbar wäre nun noch, den Schalter S durch ein in geeigneter Weise fernzusteuerndes Kleinstrelais zu ersetzen. Damit ergeben sich interessante Möglichkeiten für das An- und Absetzen der Schiebe- oder Vorspannlok.

F. Näbrich, Dresden



Automatische Kehrschleifenschaltung

Seit Jahren arbeitet auf meiner Anlage die Kehrschleifautomatik betriebssicher. Für den Anfänger ist diese Schaltung ideal, und bei geringsten elektronischen Kenntnissen kann sich jeder reinfinden.
Dazu benötigt man vier 1 A-Dioden SY 201 o. ä., ein Relais mit 4 Wechselschaltkontakten, das für Dauerbetrieb mit 16 V Wechselstrom ausgelegt sein muß. Bei einem Gleichstromrelais schaltet man einen Graetzgleichrichter vor. Es muß allerdings ein Relais verwendet werden, das beim Abschalten wieder in die Ruhelage zurückfällt.
Die Kehrschleife kann wechselseitig befahren werden. Bei Einrichtungsbetrieb kann das Relais wegfallen. Die Weiche muß nach Ausfahrt aus der Kehrschleife mit einem Schienenkonktakt wieder in Einfahrrichtung (gerade oder abzweigend) umgeschaltet werden.
Die Lok fährt gerade in die Kehrschleife. Die Dioden D_1 und D_4 sind durchgängig geschaltet, wodurch der Teilabschnitt A mit Fahrspannung versorgt wird. D_2 und D_3 sind gesperrt, womit Teilabschnitt B spannungslos ist. Die Lok kann also bis zum Trenngleis „T" fahren, bis sie den spannungslosen Abschnitt B erreicht. Bei Änderung des Fahrspannungsreglers in entgegengesetzter Richtung bleiben die Dioden D_1 und D_4 gesperrt, und D_2 sowie D_3 versorgen den Abschnitt B mit Fahrspannung. Nun kann die Lok aus der Kehrschleife ausfahren. Durch Betätigung des Schienenkontaktes K1 schaltet die Weiche auf Abzweig. Gleichzeitig läßt der Rückmeldekontakt RK der Weiche das Relais umschalten, so daß sich der Vorgang in umgekehrter Reihenfolge wiederholen kann. Die Lok fährt also jetzt in anderer Richtung in die Schleife. Diese Anlage bedarf also nur der Fahrtrichtungsänderung mittels Fahrtransformator auf dem Trenngleis „T".

R. Jenning, Berlin

MOROP-Kongreß im September

Vom 12. bis 18. September 1982 findet in Hannover (BRD) der MOROP-Kongreß statt. Der Deutsche Modelleisenbahn-Verband der DDR ist ein fester Bestandteil dieser europäischen Vereinigung. Die im DMV bisher geleistete Arbeit findet in diesem internationalen Gremium viel Anerkennung. Bekannt geworden sind seine Empfehlungen über die Normen Europäischer Modellbahnen (NEM), die durch den Technischen Ausschuß unter Leitung von Prof. Kurz (DDR) erarbeitet werden. Veranstalter ist der Bundesverband Deutscher Eisenbahnfreunde in Hannover.
In einem der nächsten Hefte werden wir über diese Veranstaltung einen Pressebericht veröffentlichen.

Gerald Wohlfahrt (DMV), Erfurt

Bauanleitung für einen Wendezug der Nenngröße H0

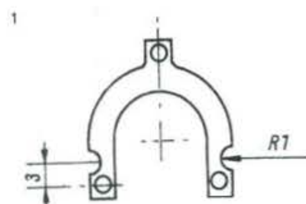
Wendezüge sind aus unserem Alltagsbild nicht mehr hinwegzudenken. In der Regel werden sie im Vorortverkehr von Ballungsgebieten eingesetzt. Dazu gehört beispielsweise auch der im Mai 1976 eröffnete S-Bahnverkehr zwischen Erfurt Hbf und dem Neubauviertel Rieth, wo DB 13-Einheiten mit Loks der BR 110 als Wendezug verkehren. Da in der Nenngröße H0 der DB 13 und auch die BR 110 von unserer Modellbahnindustrie angeboten wird, ist es durchaus möglich, auf Modellbahnanlagen einen solchen Wendezug einzusetzen.

Für die vorbildgerechte Nachbildung eines derartigen Zuges sind folgende Fahrzeuge bzw. Einzelteile erforderlich:
- eine Lok der BR 110
- eine DB-13-Einheit
- vier Radsätze mit Haftreifen der BR 120,
- zwei Glühlampen mit Schraubfassung E5 1 × rot 1 × hell,
- eine rote Glühlampe mit Stecksockel,
- vier Dioden für den Lichtwechsel,
- 500 mm Lichtleitkabel, Durchmesser 2 mm und
- 200 g Blei und isolierte Kupferlitze.

Umbau der Lok

Zunächst wird das Lokgehäuse abgenommen. Vorsichtig wird nun die Ballastmasse aus dem Gehäuse entfernt, die später noch durch anzufertigende Bleiballaste zu ersetzen sind. Danach bauen wir von einer Stirnseite den Lichtleitsatz aus. Hier werden nun in die beiden roten Stirnlampen-Imitationen Bohrungen (∅ 1,2 mm) eingebracht. Als Nächstes feilen wir in den Lichtleitkörper rechts und links je eine Vertiefung (Bild 1). Das Lichtleitkabel wird jetzt in zwei Stücke von etwa 150 mm Länge zerschnitten. An jedem Ende entfernt man etwa 2 mm von der Kunststoffummantelung. Diese beiden Enden stecken wir von innen in die erwähnten Bohrungen und arretieren sie mit etwas PVC-Klebstoff. Es ist darauf zu achten, daß die Ummantelung des Lichtleitkabels gut mit der Gehäuseinnenwand abschließt. Nun wird der Lichtleitkörper wieder vorsichtig eingesetzt und mit Klebstoff befestigt.

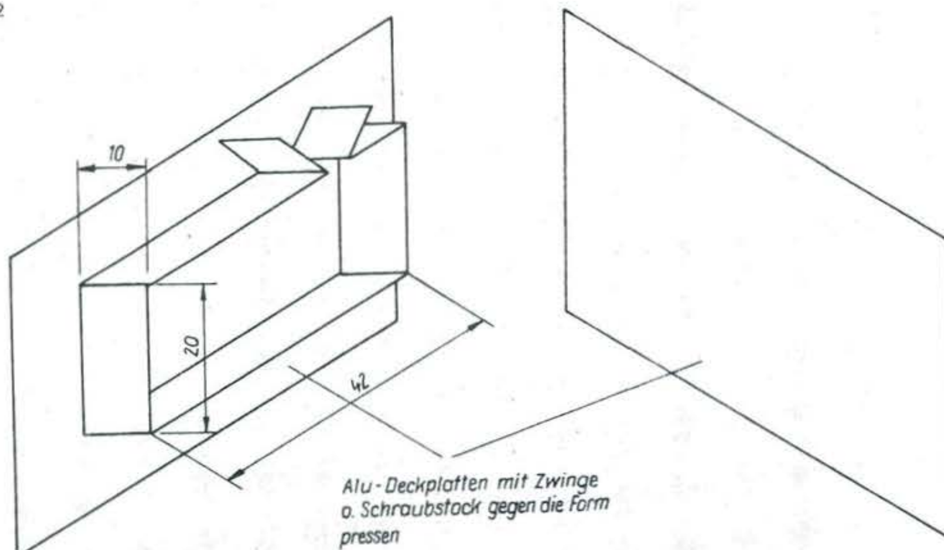
1



Aus Alu-Blech fertigen wir eine Gießform nach Bild 2 und gießen damit zwei 42 mm × 20 mm × 10 mm große Bleistücke. Der für die Verlegung des Lichtleitkabels erforderliche Platz zum anderen Gehäuseende ist nun vorhanden. Nach dem Gießen werden die Bleikörper verputzt und mit geeignetem Klebstoff im Gehäuse befestigt. Jetzt kann das Lichtleitkabel in dem Winkel, der durch Gehäuseseitenwand und Bleiballast gebildet wird, zum anderen Gehäuseende verlegt und angeklebt werden.

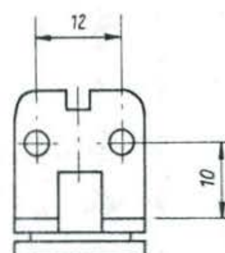
Im Führerhaus sollte das Kabel etwas nach außen gedrückt werden, damit der Motor Platz findet. Ist das Lichtleitkabel verlegt, schneiden wir die überstehenden Enden des Kabels so ab, daß zwischen Kabelende und innerer Gehäusestirnwand ein etwa 4 mm großer Zwischenraum verbleibt.

2



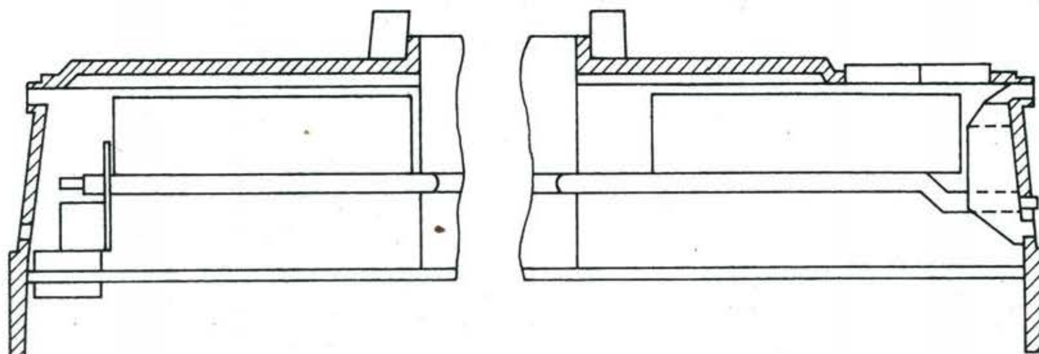
Wenden wir uns nun dem Umbau des Fahrwerkes zu: In den Drehgestellen werden die üblichen Radsätze gegen solche mit Haftreifen ausgetauscht. Dazu sind zunächst die Stromabnehmer zu entfernen. Beim Zusammenbau bleiben die Kupplungshaken unberücksichtigt. Die vier mit Haftreifen ausgerüsteten Radsätze ermöglichen eine höhere Zugkraft der Lokomotive. Nun werden die Lampenhalter aus den Rahmen heraus genommen. Dann entfernen wir die in den beiden Lampenhaltern vorhandenen Bronzefedern, die den Stecksockel der Glühlampe mit einer Rahmenseite verbinden. Durch eine Diode für den Lichtwechsel wird die Verbindung wieder hergestellt. In einen Lampenhalter bohren wir gemäß Bild 3 zwei Löcher von 2,1 mm Durchmesser in die Blende. In diesen Lampenhalter wird die helle Glühlampe durch eine rote ersetzt. Die Lampenhalter können dann wieder eingebaut werden. Es erfolgt nun der Diodenanschluß an die entsprechende Rahmenseite.

3

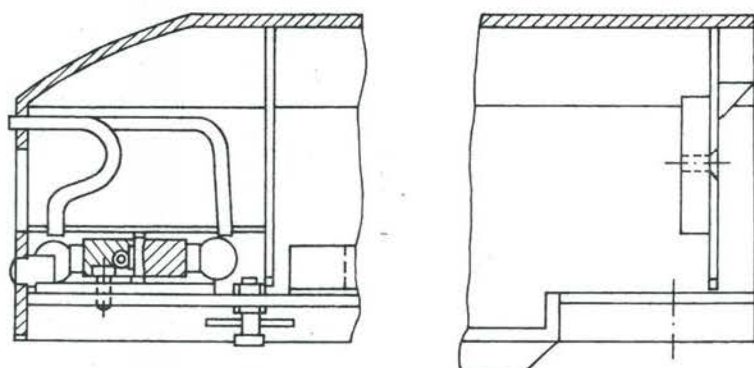


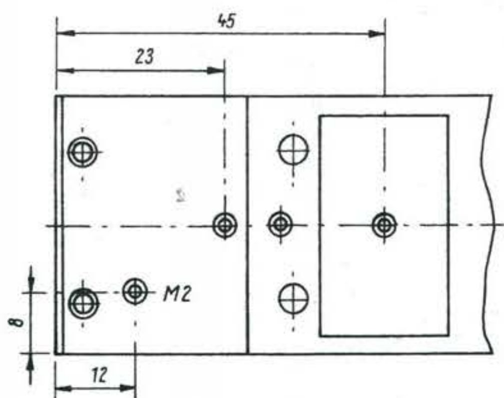
Von der Kupferlitze schneiden wir nun zwei Stücke von etwa 100 mm Länge ab und löten je einen Draht an je eine Rahmenseite. Später wird damit die Stromversorgung über

4a

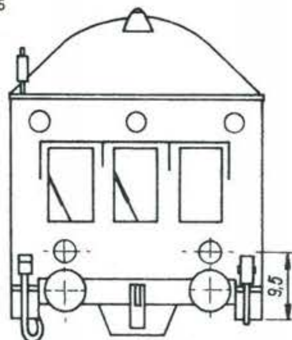


4b





5



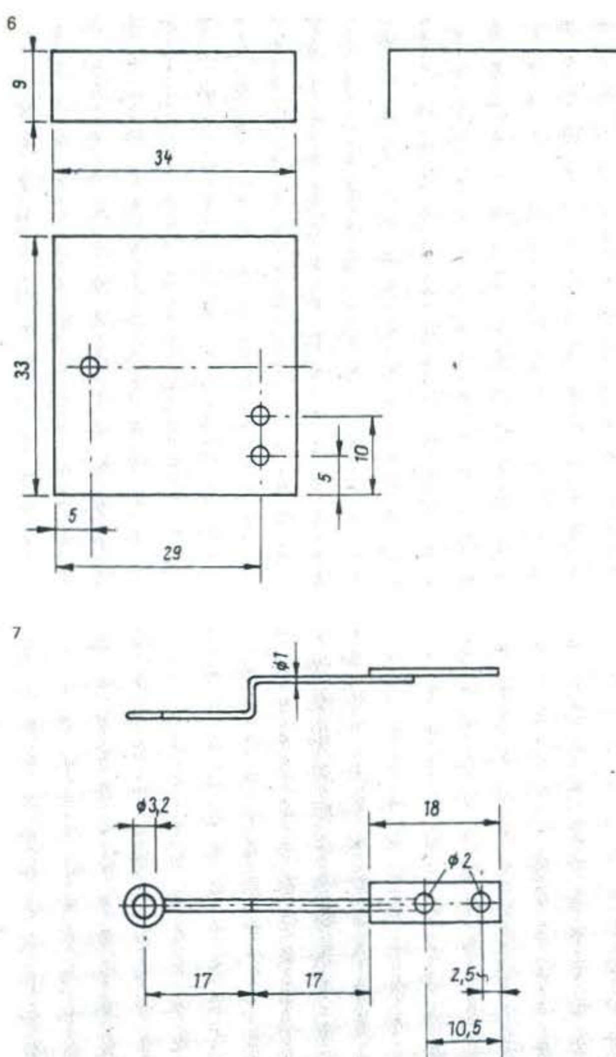
den Doppelstockzug zur Lokomotive hergestellt. Der im Gehäuse vorhandene Lichtleitkörper muß nun mit einem Stück Silberpapier abgedeckt werden. Die losen Enden des Lichtleitkabels stecken wir durch die Löcher der an der roten Glühlampe vorhandenen Blende und setzen das Gehäuse auf. Zur besseren Übersicht sind alle bisher geschilderten Arbeitsgänge noch einmal im Bild 4 dargestellt.

Umbau des Doppelstockzuges DB 13

Beim Schiebebetrieb zeigte die DB 13-Einheit ein unsicheres Fahrverhalten. Es macht sich deshalb erforderlich, an den DB 13 nicht nur an einer Stirnseite, sondern am gesamten Zug einige bauliche Änderungen vorzunehmen. Hierzu zerlegen wir den DB 13 in die vier einzelne Wagen und nehmen die Oberteile ab. Danach werden die Beleuchtungseinrichtungen und die beiden Kontaktbleche ausgebaut. Dann kann der Beleuchtungssatz wieder eingesetzt werden. Von den Unterteilen entfernen wir jetzt die Drehgestellzapfen und Druckfeder. Die Drehgestelle werden anschließend wieder mit Schrauben M 2 am Unterteil befestigt (Bild 4). Durch diese Abänderung wird die freie Beweglichkeit der Drehgestelle verbessert. Jetzt muß die Zugmasse noch erhöht werden. Dazu werden aus Stahlblech sechs Masseteile mit den Maßen 30 mm × 18 mm × 4 mm und zwei mit den Abmessungen 30 mm × 18 mm × 6 mm angefertigt. Diese Teile sollten dann mit je einer Schraube M 2 an den Oberteil-Stirnseiten bzw. auf den Unterteilen nach Bild 4 befestigt werden. Der Zug ist nun bis auf den Steuerwagen und die Verdrahtung, die zuletzt erfolgt, fertig. Soll der Zug durch Radien, die kleiner als 440 mm sind, laufen, so ist es empfehlenswert, bei den 3achsigen Drehgestellen an der Mittelachse den Spurkranz zu entfernen.

Widmen wir uns nun dem Steuerwagen. Zunächst wird die Spitzen- bzw. Schlußbeleuchtung angebracht. In die Stirnwand bohren wir nach Bild 5 entsprechende Löcher. Für die beiden unteren Stirnlampen eignen sich die Beleuchtungseinsätze des PIKO-VT 135. Die beiden Lichtleitsätze befestigen wir mit etwas PVC-Klebstoff. Auf einen Lampenring wurde bewußt verzichtet, da insbesondere bei den Steuerwagen des Baujahres 1951 die Lampenringe nicht silbern, sondern grün oder schwarz waren. Für die oberen drei Signallampen verwenden wir drei 60 mm

lange Lichtleitkabel mit einem Durchmesser von 2 mm. Das Lichtleitkabel wird mit etwas PVC-Klebstoff befestigt, so daß die beiden Lichtleitkabel der Schlußbeleuchtung bündig mit der Außenwand abschließen. Die dritte Stirnlampe muß dann einen mm überstehen. Vorher sind jedoch noch das Regelschlußsignal Zg 3 zu entfernen und diese Flächen der Farbe des Wagenkastens anzupassen. Hierzu eignet sich gut grüner Schultafellack. Jetzt können Druckluftpfeife, Scheibenwischer, Steuerkabel usw. nach Bild 5 angebracht werden. Anschließend folgt der Einbau sämtlicher Glühlampen für die Stirn- bzw. Schlußbeleuchtung in das Steuerwagenunterteil. Hierzu sind zwei Schraubfassungen E 5 erforderlich, die wir mit M 2-Schrauben nach Bild 4 auf dem Unterteil befestigen. In der mittig angeordneten Fassung findet die helle, in der rechten Fassung die rote Glühlampe Platz. Aus Messingblech fertigen wir nun eine Abdeckung für die beiden Glühlampen gemäß Bild 6. Die Abdeckung wird mit drei Bohrungen (∅ 2 mm) versehen. Durch die vordere Bohrung wird das Lichtleitkabel für die dritte Stirnlampe, durch die zwei hinteren Bohrungen das der Schlußbeleuchtung gezogen. Das Abdeckblech sollte man mit Alleskleber



im Gehäuseoberteil befestigen. Zuvor ist es aber ratsam, den gesamten Innenraum, einschließlich der klaren Versteifungswand, schwarz zu streichen. Die Trennung beider Glühlampen erfolgt mit etwas schwarzem Papier, damit nicht alle 5 Signallampen immer zu gleicher Zeit in der jeweiligen Farbe leuchten. Die Polung der einzelnen Drehgestelle sollte jeder selbst entscheiden. An allen Drehgestellen werden Kupferlitzen angelötet und durch die vorhandenen Bohrungen – bei den Mittelteilen die vorhandenen Schlitze der Stirnseite benutzen – zur Beleuchtungseinrichtung geführt und dort angelötet. Die Verbindung von Wagen zu Wagen wird ebenfalls mit einer Kupferlitze hergestellt. Zum Schluß müssen wir noch die Kupplung zwischen Lok und DB 13 anfertigen. Sie wird aus Messingblech und Draht gemäß Bild 7 hergestellt. Die Kupplung wird schwarz gestrichen und dann mit der vorhandenen Feder am Zug und einer Bundschraube M 2 am Drehgestell der BR 110 befestigt. Eine lösbare Verbindung zwischen Lok und Zug ist nicht vorgesehen worden, da die Lok erfahrungsgemäß sehr wartungsarm ist und sich Verschleißteile sehr einfach wechseln lassen. Abschließend sei darauf hingewiesen, daß die dreiteilige Fenstereinteilung des Steuerwagens beibehalten wurde, obwohl nur die Wendezüge der Gattung DB 13 aus dem Jahre 1951 über eine solche Fensteranordnung verfügten.

Kuppeln und Trennen von mehrteiligen Doppelstockzugeinheiten

Sind vor oder nach dem Fahrbetrieb mehrteilige Doppelstockeinheiten zu kuppeln oder zu trennen, ist meist immer ein verhältnismäßig hoher Arbeitsaufwand erforderlich. Mit einer Spiralfeder, einer Schraube M2×10 und der dazugehörigen Mutter, einem Magneten sowie etwas dünnem Stahlblech kann Abhilfe geschaffen werden. Dazu sind folgende Arbeitsgänge erforderlich:

- Das Gehäuse eines Wagenteiles abnehmen,
- Kupplungsstift durch die M2-Schraube ersetzen,
- Blechzunge im Drehgestell entfernen,
- Spiralfeder vom Kassettenrekorder an der anderen Blechzunge befestigen,
- auf die Pappe vom Faltenbalg ein Stahlblech (20 cm × 20 cm) aufkleben,
- von innen an die Stirnwand des Wagens einen Magneten anbringen und
- den Wagen wieder zusammensetzen.

Beim Kuppeln oder Trennen der Zugeinheit ist lediglich die Öse der Spiralfeder mit einem kleinen Schraubenzieher in das Gewinde der Schraube einzuhängen. Der Faltenbalg wird durch den Magneten an der Stirnwand festgehalten.

E. Erxlebe, Salzwedel

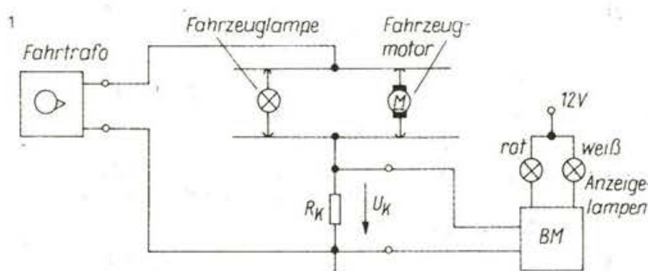
Dipl.-Ing. Päd. Claus Dahl
(DMV), Burg

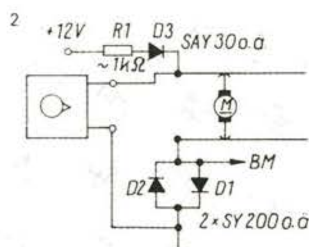
Eine elektronische Besetzt-meldeschaltung

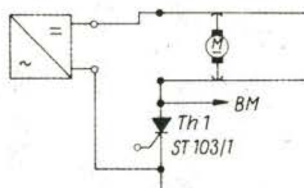
Besonders wichtig ist auf einer Modellbahnanlage bei Anwendung automatischer Sicherungstechnik die Meldung des Besetztzustandes der Gleise bzw. Gleisabschnitte. Beispielsweise darf ein Hauptsignal nicht in die Fahrtstellung gehen, wenn der von ihm geschützte Gleisabschnitt besetzt ist. Durch die Besetztmeldeschaltung (BM) wird hierbei die elektronische Steuerschaltung des Hauptsignals blockiert.

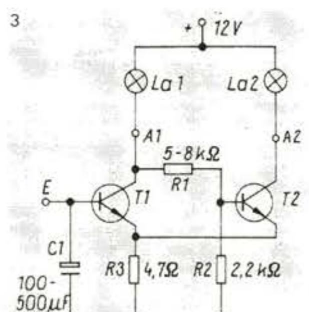
Mehrere Möglichkeiten
Als Besetztmeldeschaltung sind verschiedene Prinzipien unter Verwendung von Kontakten am Gleis anwendbar. Eine besonders einfache und sichere Schaltung ergibt sich für einen Fahrstromkreis, wenn nur ein Triebfahrzeug bzw. ein Fahrzeug mit Beleuchtung im Gleis steht. Wird nun der Strom über einen geeigneten Kontrollwiderstand R_k geführt, dann fällt an ihm eine Spannung ab, die sich als Signalspannung für die Anzeige des Besetztzustandes sehr gut eignet. **Bild 1** zeigt das Prinzip der Schaltung. Sie hat den Vorteil, daß keine zusätzlichen Gleis- oder Schienenkontakte verwendet werden müssen. Andererseits muß aber dafür gesorgt werden, daß der Meßstrom nicht zu groß wird (einige Milliampere), da sonst das Triebfahrzeug nicht zum Stillstand kommt.
Die Kontrollspannung ergibt sich proportional zu R_k (Ohmsches Gesetz). Bei großem Strom ist sie relativ groß, bei kleinem Strom klein. Da sie aber möglichst konstant und klein sein sollte, – der Spannungsabfall an R_k verringert die Fahrspannung – eignet sich als Kontrollwiderstand am besten eine Diodenschaltung. Gleichrichterdioden haben einen vom Strom ziemlich unabhängigen Spannungsabfall, bei Silizium im Mittel etwa 0,7 V, bei Germanium etwa 0,3 V. Siliziumdioden sind am besten geeignet.

Fahrstromsteuerung relativ unaufwendig
Bei Anwendung einer elektronischen Fahrstromsteuerung liegt von R_k der Stellthyristor oder -transistor. Der dort auftretende Spannungsabfall eignet sich ebenfalls zur Anzeige des Besetztzustandes, ist sogar vorteilhafter, da er etwas größer ist und deshalb nicht mehr verstärkt werden braucht. Grundsätzlich kann also für jede Art der Fahrstromsteuerung die gleiche Besetztmeldeschaltung angewendet werden, lediglich ihre Eingangsschaltung muß etwas variiert werden. **Bild 2** zeigt die praktisch auszuführenden Meßschaltungen. Im Fall der Fahrstromhandsteuerung (**Bild 2a**) werden die Dioden D1 und D2 antiparallel in den Fahrstromkreis geschaltet, wovon je eine für jede Fahrtrichtung wirksam wird. Bei Stillstand, Fahrtrafostellung 0, wird eine Hilfsspannung über R1 und D3 eingespeist. Soll eine Gleisabschaltung vorgesehen werden, so ist es zweckmäßig, zwischen dem Fahrtrafoanschluß und dem Einspeisepunkt der Diode D3 den entsprechenden Schalter vorzusehen. Die Kontrollspannung wird nun mit Hilfe einer elektronischen Schaltung ausgewertet, so daß bei unbesetztem Gleis der betreffende Gleisabschnitt im Gleisbildstellpult weiß und bei besetztem Gleis rot leuchtet. Diese Aufgabe übernimmt die verhältnismäßig einfache, aus zwei Transistoren aufgebaute, Schmitt-Trigger-Schaltung. Sie ist in **Bild 3** dargestellt. Wenn am Eingang E der Schaltung keine Spannung anliegt, so ist der Transistor T1 gesperrt und T2 erhält über R1 Basisstrom. Dadurch leitet T2 und die weiße Lampe leuchtet. Durch R3 wird bewirkt, daß immer nur ein Transistor leitet. Wenn das Gleis besetzt wird, erhält der Eingang eine Spannung, nun wird T1 leitend, die rote Lampe leuchtet und T2 sperrt. Die Umschaltung von dem einen in den anderen Zustand erfolgt schlagartig. Der Kondensator C1 verhindert kurzzeitig auftretende, meist durch Kontaktunsicherheiten im Gleis hervorgerufene, Umschaltungen. Deshalb ist sein Wert von den jeweiligen Verhältnissen in der Anlage abhängig und muß erprobt werden. Der angegebene Wert ist ein Richtwert.
Da die Kontrollspannung von der Art der Fahrstromerzeugung abhängt, im Fall der Fahrstromhandsteuerung auch die Richtung umkehrt, muß dem Schmitt-Trigger eine Eingangsschaltung vorgeschaltet werden. Sie ist am einfachsten bei der elektronischen Fahrstromsteuerung anzuwenden und besteht nur aus einem Widerstand (**Bild 4a**). Bei der Fahrstromhandsteuerung muß eine Transistorstufe als Verstärker verwen-

1


2




3


1 Prinzip der Meßschaltung für die Kontrolle des Besetztzustandes
2 Meßschaltung
a) bei Fahrstromhandsteuerung
b) bei elektronischer Fahrstromsteuerung
Hinweis: Wird nur in einer Richtung gefahren, dann kann D2 entfallen, auch die zwei Dioden im Bild 4b werden nicht benötigt.
3 Besetztmeldeschaltung
T1, T2 300 mW-Transistor, Basteltyp ä SF 121, bei Miniplasttransistoren auf Kollektorspannung < 0,5 V aussuchen.
Bei Fahrstromhandsteuerung gilt:
La 1 weiß, La 2 rot.
Bei elektronischer Fahrstromsteuerung gilt:
La 1 rot, La 2 weiß.

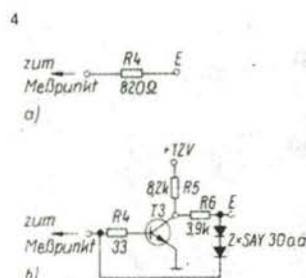
det werden, sie ist in **Bild 4b** dargestellt. Fehlt bei unbesetztem Gleis die Kontrollspannung, ist der Transistor T3 gesperrt und der Schmitt-Trigger erhält über R5 und R6 eine Eingangsspannung. Da nun Unterschiede zur oben beschriebenen Arbeitsweise entstanden sind, müssen die Anzeigefunktionen vertauscht werden. Dies ist in **Bild 3** bereits berücksichtigt worden. Wird der Gleisabschnitt besetzt und ist die Kontrollspannung positiv, so wird T3 leitend und schließt die Spannung an R5 gegen 0 kurz. Nun erhält der Trigger keine Spannung und schaltet um. Jetzt leitet T2. Der dritte mögliche Fall tritt ein, wenn die Kontrollspannung negativ ist. Jetzt treten die Dioden D1 und D2 in Aktion. Sie waren bisher nicht wirksam, weil die hier vorhandene Spannung von 1,15 V die Flußspannung der Dioden (je Diode 0,7 V) nicht überschritt. Ist die Kontrollspannung aber negativ, so werden die Dioden leitend, und der Triggereingang ist gesperrt. Auch jetzt erfolgt die Besetztmeldung. T3 bleibt bei negativer Kontrollspannung, wie im unbesetzten Zustand des Gleises, gesperrt.

Leiterplattensteckkarte hat sich bewährt

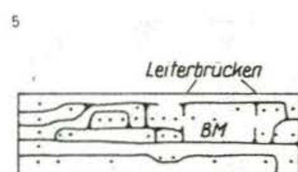
Es hat sich als vorteilhaft erwiesen, die BM als Leiterplattensteckkarte auszuführen. Sie wird sehr häufig gebraucht und diese Ausführung erleichtert ihre Herstellung. **Bild 5** zeigt den Schaltungsentwurf der Platine. Sie ist universell für jede Anwendungsart gedacht. Nötigenfalls kann die Eingangsschaltung für Fahrstromhandsteuerung fortgelassen werden. Die beiden Bestückungsvarianten zeigt **Bild 6**. Die Platine kann entweder mit Steckerstiften versehen oder mit Drähten in die Schaltung eingelötet werden.

Da der Trigger mit nur jeweils einem Lämpchen je Ausgang funktioniert, im Gleisbildstellpult meist aber mehrere Felder auszuleuchten sind, besteht die Notwendigkeit, zusätzliche Lämpchen zu betreiben. **Bild 7** zeigt die entsprechende Schaltung. Direkt in die Anzeigeschaltung eingelötete Zusatztransistoren steuern eine beliebige Anzahl weiterer Lämpchen. Zu beachten ist, daß die weißen Lämpchen vom roten Ausgang und umgekehrt gesteuert werden. Natürlich können die Zusatztransistoren auch auf einer Platine nach **Bild 5** untergebracht werden. Dazu ist der 12 V-Anschluß als zweiter Eingang zu benutzen.

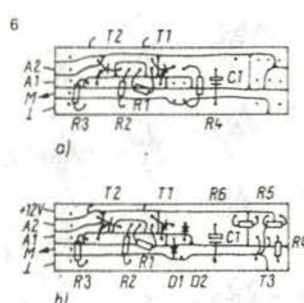
4



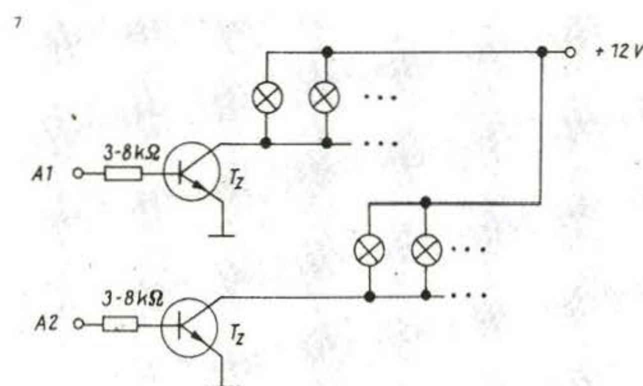
5



6



7



4 T3 Miniplasttransistor, Stromverstärkung ß 150, auch Metalltransistor
Eingangsschaltung
a) bei elektrischer Fahrstromsteuerung
b) bei Fahrstromhandsteuerung. Sollte der zu hohe Reststrom des Elektrolytkondensators stören, dann ist er an den Kollektor von T3 anzuschließen (Leiterbrücken anders trennen)!
5 Leiterplatte BM
6 Bestückte Leiterplatte
a) für elektronische Fahrstromsteuerung
b) für Fahrstromhandsteuerung
T1, T2 Si-Metalltransistor 300 mW-Basteltyp
T3 Si-Miniplasttransistor, Stromverstärkung > 150 Dioden ähnlich Sty 30, C1 steht!
7 Ergänzungsschaltung für mehrere Lampen, Anzahl hängt vom zulässigen Maximalstrom des Transistors ab.
T2 Si-Metalltransistor, Basteltyp, bei niedriger Stromverstärkung geeignet!

Standard-TTL-Gatter verwenden

Abschließend sei noch bemerkt, daß sich die Ausgänge A1 und A2 sehr gut dazu eignen, andere elektronische Schaltungen zu steuern, beispielsweise auch Schaltungen mit Standard-TTL-Gattern. Dazu ist vom betreffenden Ausgang ein Spannungsteiler mit 2,2 kΩ und 560 Ω gegen Masse zu schalten. Die an dem niedrigeren Widerstand auftretende Spannung überschreitet die höchstzulässigen 5,5 V bei logisch 1 ≙ H nicht, so daß der Gattereingang bedenkenlos angeschlossen werden kann. Sehr vorteilhaft ist es auch, daß alle Formen des digitalen Steuersignals an den zwei Ausgängen der BM vorkommen:

„besetzt" – logisch 0 ≙ – am Ausgang rote Lampe,
„besetzt" – logisch 1 ≙ H – am Ausgang weiße Lampe,
„frei" – logisch 0 ≙ L – am Ausgang weiße Lampe und
„frei" – logisch 1 ≙ H am Ausgang rote Lampe.

Die Signale sind statisch, d. h. sie wirken für die Dauer des jeweiligen Zustandes und können zum Steuern von Gattern und statischen RS-Flip-Flop verwendet werden.

Zur Speisung der Lampen reicht eine 12 V-Gleichspannung aus. Dadurch wird die Lebensdauer der Lampen beträchtlich erhöht. Diese Spannung wird gleichzeitig als Hilfsspannung für die Meßschaltung eingesetzt.

Es wurde eine elektronische Besetztmeldeschaltung vorgestellt, die die Änderung des Besetztzustandes durch Lichtwechsel anzeigt. Sie beinhaltet ein vom Fahrstrom abgeleitetes Meßsignal, das im Fall des Stillstands der Fahrzeuge durch eine Hilfsspannung (Lampenspannung) gebildet wird. Die Besetztmeldeschaltung eignet sich auch für die Steuerung anderer elektronischer Steuerschaltungen.

Hartmut Küster (DMV), Leipzig

Anregungen vom Vorbild – Bahnhof Blankenheim

Einige grundsätzliche Bemerkungen
Das Nachempfinden des großen Vorbilds ist Wesensmerkmal des Modelleisenbahnhobbys. Bei der Konzipierung einer Anlage setzen allerdings häufig beengte Räumlichkeiten den recht weit gesteckten Ambitionen deutliche Grenzen. Ein möglichst großer Bahnhof mit umfangreichen Lokbehandlungsanlagen, sowie Haupt- und Nebenstrecken in vielfältigen Variationen der Streckenführung, sind erfahrungsgemäß auf dem Wunschzettel ganz oben plaziert. All das wird meist auf Biegen und Brechen unter einen Hut gebracht. Überladen wirkende Modellbahnanlagen, ohne Charakteristik und glaubwürdige Vorbildbezogenheit, sind die Folge. Unwillkürlich entsteht der Eindruck, daß weniger mehr gewesen wäre. Eine entsprechende Anregung vom Vorbild, mit den jeweiligen Platzverhältnissen und der gewählten Nenngröße in Einklang gebracht, könnte Abhilfe schaffen und als Basis für eine gut durchdachte Grundkonzeption dienen. Nur so kann echte Vorbildatmosphäre geschaffen werden, die später durch eine liebevolle Detailgestaltung voll zur Geltung kommt.
In dieser Serie sollen nun einige interessante Bahnhöfe der Deutschen Reichsbahn vorgestellt werden, deren Gleisplanverhältnisse zwar begrenzt sind, auf denen aber trotzdem recht abwechslungsreiche Betriebsabläufe stattfinden. Eine hiermit verbundene Nachgestaltung steht im Vordergrund dieser Serie und nicht die Vermittlung bemaßter Fertigrezepte mit vollständiger Linienführung. Die vorzustellenden Bahnhöfe werden übrigens nur in ihren Grundzügen gezeigt. Die Anregung vom Vorbild wird dabei deutlich offenbart und somit für die Modellbahnanlage projezierbar. Diese Beschränkung ist besonders deshalb angebracht, weil über den Bau und die Vervollkommnung von Modellbahnanlagen bereits in den zurückliegenden Jahren viel veröffentlicht worden ist.
Wer natürlich eine minitiöse Nachbildung des einen oder anderen Bahnhofs des Vorbilds anstrebt, sollte sich dann an Ort und Stelle noch einmal selbst informieren.

Das Vorbild
Extrem steigungsreiche Streckenabschnitte erfordern vielfach das Nachschieben der Züge. Daraus ergeben sich zwangsläufig recht interessante Triebfahrzeugumläufe, da die Schiebelokomotiven meist nur bis zum Ende der Steigung benötigt werden. Nach erfolgter Schubleistung kehrt die Lok in den Ausgangsbahnhof zurück. Solchen Betriebsabläufen sind die Bahnanlagen

1


2


1 Das Empfangsgebäude des Bahnhofs Blankenheim. Im Vordergrund ist das Wartegleis für die Schiebelokomotiven, das zwischen den Hauptgleisen angeordnet ist, zu erkennen.

2 Gleisanlagen in Blickrichtung Sangerhausen. Im Vordergrund die Weiche für das Wartegleis.

meist angepaßt. Das dabei auch mit einfachen Mitteln auszukommen ist, zeigen die Anlagen des Bahnhofs Blankenheim.

Die Hauptstrecke Nordhausen – Sangerhausen – Halle (S.) ist zwischen Sangerhausen und Blankenheim besonders steigungsreich. Dort werden die Güterzüge oft nachgeschoben, wobei die Züge Blankenheim ohne Aufenthalt durchfahren, die Schiebeloks hingegen nach erfolgter Leistung bremsen und hier bis zur Rückfahrt als Lz nach Sangerhausen verbleiben. Zu diesem Zweck ist zwischen den beiden Hauptgleisen des Bahnhofs ein längeres Wartegleis eingeordnet worden (Bilder 1 und 2). Dadurch kann der Verkehr auf der zweigleisigen Hauptstrecke trotz wartender Schiebelok ungehindert abgewickelt werden.

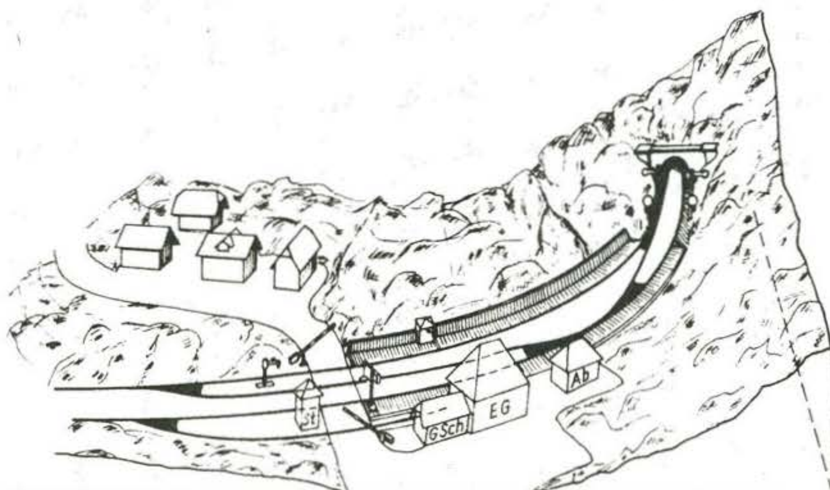
Die Gleisanlagen des Bahnhofs Blankenheim sind in einem Bogen angeordnet, wobei an beiden Hauptgleisen Außenbahnsteige vorhanden sind. Das Gleis zur Güterabfertigung existiert zwar noch, wird aber nicht mehr benutzt. In Fahrtrichtung Halle (Saale) münden die Gleisanlagen in den bekannten Blankenheimer Tunnel (Bild 3). Nach der Tunneldurchfahrt zweigt von der Hallenser Strecke die Hauptstrecke nach Güsten ab (Bild 4).

Auf dieser Strecke verkehren die üblichen bei der Deutschen Reichsbahn eingesetzten Dieselloks. Reise- und Güterzüge sind ebenfalls in den überall bekannten Zusammenstellungen anzutreffen. Die besondere Attraktion waren zweifellos noch die bis vor wenigen Monaten eingesetzten Dampflokomotiven der Baureihe 44, die in den Bahnbetriebswerken Nordhausen und Sangerhausen beheimatet waren. Teilweise sind diese Triebfahrzeuge durch die BR 52.8 ersetzt worden. Früher waren hier übrigens u. a. Dampflokomotiven der Baureihe 01, 03, 38^{10-40} und 41 zu sehen.

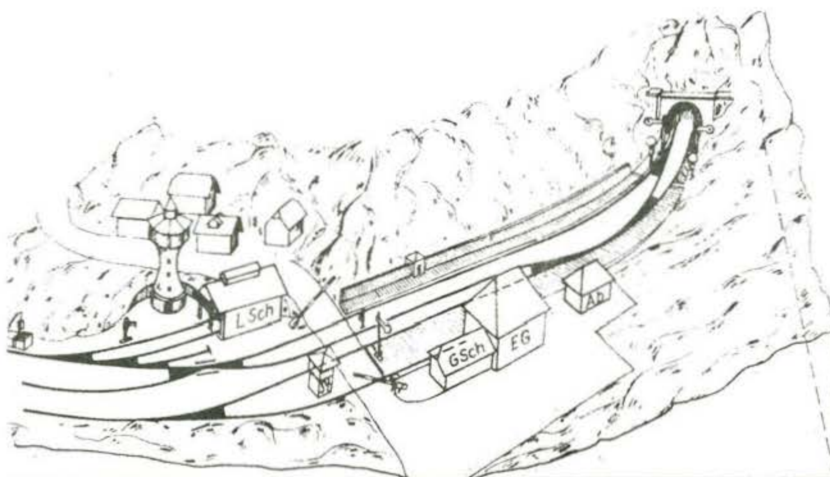
Die Modellvorschläge

Variante A:

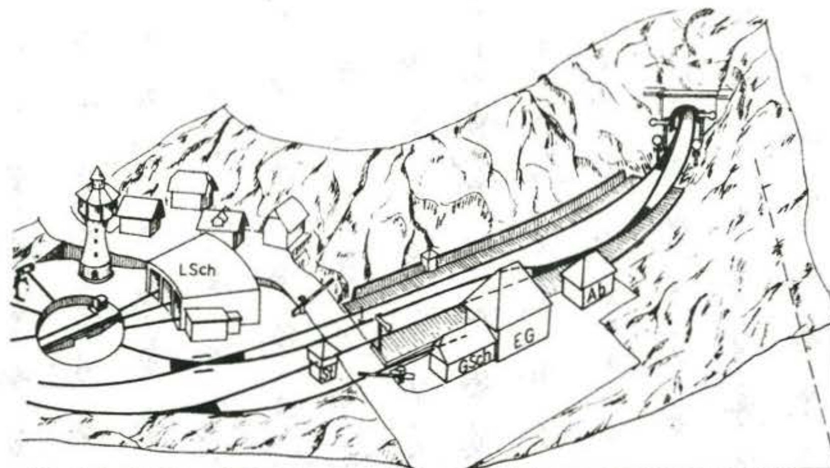
Die im Bogen angeordneten Gleisanlagen können natürlich auch in der Geraden verlaufen. Wesentlich für die Nachbildung ist das charakteristische Wartegleis, welches die beiden Hauptgleise miteinander verbindet. Dadurch ist es nicht nur möglich, eine Schiebelok im Bahnhof warten zu lassen, sondern davon unabhängig einen regen Zugverkehr abzuwickeln. Das Gleis für die Güterabfertigung könnte auch anders angeordnet und natürlich erweitert werden. Die Variante bein-



Bahnhof Blankenheim VARIANTE A



Bahnhof Blankenheim VARIANTE B



Bahnhof Blankenheim VARIANTE C



3



4

3 Gleisanlagen in Richtung Halle bzw. Güsten.
4 Gleisanlagen hinter dem anderen Ende des Tunnels

haltet eine vorbildgemäße Anregung vor allem für viel Fahrbetrieb auf wenig Raum. Der Tunnel ließe sich selbstverständlich für einen kleinen Schattenbahnhof nutzen.

Varianten B und C:
Diese Varianten erweitern den Bahnhof um eine Lokeinsatzstelle, wobei B mit einem zweiständigen Lokschuppen und bescheidenen Behandlungsanlagen auskommt, während C mit wesentlich erweiterten Lokbehandlungsanlagen ausgerüstet ist. Ansonsten entspricht die übrige Gleisführung der Variante A. Die Erweiterung durch eine Lokeinsatzstelle ist durchaus vorbildgemäß, kann doch ein umfangreicher Schiebelokverkehr, insbesondere von Dampflokomotiven, erhöhte Unterhaltungsaufwendungen notwendig machen. Bei der Triebfahrzeugauswahl sollten nur Lokomotiven in Betracht kommen, die für Schubleistungen geeignet sind. Außerdem muß die Landschaftsgestaltung auf jeden Fall den Charakter einer Steigungsstrecke wirksam untermalen.

Die Varianten „Blankenheim" könnten zweifellos vor allem den Modellbahnfreunden als Anregung dienen, die vielseitigen Fahrbetrieb mit besonderem Augenmerk auf den Triebfahrzeugeinsatz bevorzugen. Zu beachten wäre noch, daß auf Steigungsstrecken keine Express-Geschwindigkeiten gefahren werden können. Also Vorbildverhalten auch in der Modell-Geschwindigkeit!

Zum Thema Modellbahnfiguren

Unser Leser Fritz Seeger aus Wernigerode teilte uns vor einigen Wochen zurecht mit, daß die derzeit im Handel angebotenen Modellbahnfiguren in der Nenngröße H0 keinesfalls den für die Gestaltung einer Anlage erforderlichen Ansprüchen gerecht werden.

Der VEB Ostsee-Schmuck, Betriebsteil Harzer Schmuck Quedlinburg, schrieb uns dazu:

„Die Figuren-Produktion wurde uns 1978 übergeben. Dazu erhielten wir von dem früheren Hersteller auch die Werkzeuge, die bei uns mit großem Aufwand überarbeitet worden sind. Die derzeit zur Verfügung stehenden Anlagen reichen nur aus, um die im Handel erhältliche ‚Bahnsteiggruppe' herzustellen. Es ist außerordentlich schwer, einen Liebhaber zu finden, der sich mit dem Bau solcher Werkzeuge beschäftigt und gleichzeitig das Wissen und Können eines Plastikers hat.

Der von Herrn Seeger gemachte Vorschlag, die Figuren unbemalt zu liefern, damit der Modelleisenbahner nach seinen Vorstellungen diese Erzeugnisse selbst variabler gestalten kann, wird geprüft."

Anmerkung der Redaktion
Vielleicht gibt es Modellbahnfreunde, die bei der Anfertigung neuer Werkzeuge Unterstützung geben könnten. Der Quedlinburger Betrieb würde diese Hilfe sicherlich gerne in Anspruch nehmen.

Bezirksvorstand Berlin

Die Auswertung des Modellbahnwettbewerbs und Siegerehrung der diesjährigen Teilnehmer findet bereits am 2. September 1982, ab 16.30 Uhr, im Raum 122 der Reichsbahndirektion Berlin, Wilhelm-Pieck-Str. 142, statt.

Sonderfahrt am 18. September 1982 auf der Strecke Berlin-Lichtenberg—Wriezen—Werbig—Müncheberg(Mark)—Berlin-Lichtenberg mit 52 6666. Abfahrt Berlin-Lichtenberg: ca. 8.00 Uhr, Ankunft Berlin-Lichtenberg: ca. 17.00 Uhr. Teilnahmepreis: 20,— M; Vorzugspreis für DMV-Mitglieder und Kinder (bis 10 Jahre): 15,— M; jeweils einschließlich Programmheft. Kaltverpflegung und Getränke im Zug gegen Barzahlung erhältlich. Es sind keine weiteren Ermäßigungen möglich, Freifahrscheine haben keine Gültigkeit.
Anmeldungen mittels Postanweisung bis zum 31. August 1982 unter Angabe der jeweiligen Fahrkarten an: Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR, Bezirksvorstand Berlin, 1054 Berlin, Wilhelm-Pieck-Str. 142.
Anmeldungen von DMV-Mitgliedern nur über AG-Vorsitzenden als Sammelbestellung möglich. Die Fahrkarten werden per Post zugeschickt. Reklamationen über nicht erhaltene Fahrkarten bzw. unvollständige Zusendungen sind bis 10. September 1982 schriftlich an Bestelladresse oder vor Fahrtantritt dem Fahrtleiter bekanntzugeben. Spätere Reklamationen werden nicht anerkannt. Ausländische Interessenten haben die Möglichkeit über das Reisebüro der DDR, Generaldirektion, an dieser Fahrt teilzunehmen.

Bezirksvorstand Dresden

Modelleisenbahn-Ausstellung im Zentrum für Naturwissenschaft und Technik des VII. Pioniertreffens im Willersbau der TU Dresden, Raum C 106 (Nähe Fritz-Förster-Platz), unter Mitwirkung der AG 3/31, 3/36, 3/63 u. a. Öffentlich zugänglich 18. bis 20. August 1982, jeweils von 10–18 Uhr.

Bezirksausscheid
zum Modelleisenbahn-Wettbewerb: Die öffentliche Jurytagung findet entgegen der Veröffentlichung im Heft 5/82 bereits am 11. September 1982 in Werdau statt.

Dampflok-Sonderfahrt
am Sonnabend, dem 18. September 1982, mit Traditionslok 50 849 und dem vierachsigen Traditionszug der Deutschen Reichsbahn von Zwickau über Glauchau—Rochlitz—Wechselburg—Karl-Marx-Stadt—Zwönitz—Aue—Zwickau. Abfahrt in Zwikkau: gegen 8 Uhr, Rückkehr gegen 17 Uhr. Es finden Fotohalte statt. Souvenir- und Imbißverkauf im Zug. Teilnehmerpreis: Mitglieder des DMV: 20,— M; Erwachsene: 25,— M; Kinder (bis 10 Jahre): 12,50 M. Teilnahmemeldung durch Einzahlung des entsprechenden Betrages per Postanweisung (DMV-Mitglieder unter Angabe der Mitgliedsnummer) bis 31. August 1982 an: Freund Manfred Tischer, 9590 Zwickau, Andersen-Nexö-Straße 3. Der genaue Fahrplan wird mit der Fahrkarte zugeschickt.

Bezirksvorstand Cottbus

Sonderfahrt mit BR 38 205 am Sonnabend, dem 9. Oktober 1982, ab Bautzen gegen 9.00 Uhr über Bischofswerda—Wilthen—Oberoderwitz—Herrnhut—Löbau—Cunewalde—Bautzen. Ankunft ca. 16.30 Uhr. Zustieg in Bischofswerda möglich. Teilnehmerpreis: 24,— M; Vorzugspreis für DMV-Mitglieder und Kinder (bis 10 Jahre): 17,— M; jeweils einschließlich Verpflegungsbeutel.
Anmeldungen per Postanweisung – deutliche Angaben erbeten – bis spätestens 24. September 1982 an: Siegfried Neumann, 8800 Zittau, Heinrich-Heine-Platz 17. DMV-Mitglieder bestellen über die Arbeitsgemeinschaft mit Sammelbestellung. Mit Zusendung der Fahrkosten wird die genaue Abfahrtzeit genannt.

Bezirksvorstand Erfurt

Entgegen der im Heft 2/82 veröffentlichten Mitteilung findet die Sonderfahrt des BV Erfurt am 11. September 1982 von Sangerhausen nach Artern, Bad Frankenhausen und Sondershausen nach Nordhausen statt. Abfahrt 9.30 Uhr, Fahrkartenverkauf (12,— M DMV-Mitglieder, 16,— M Nichtmitglieder, 8,— M Kinder) im Zug.

AG 4/19 – Greiz
Am 26. September 1982 veranstaltet die Arbeitsgemeinschaft 4/19 einen Modelleisenbahn-Tauschmarkt im Kulturhaus „Richard Schiller" des VEB Papierfabrik. Öffnungszeiten: 9–14 Uhr. Tischbestellungen sind zu richten an: Günter Schöberlein, 6603 Elsterberg, Karl-Marx-Straße 22.

AG 4/60 „Nahverkehr Erfurt"
Für den Aufbau historischer Straßenbahnwagen sucht die Arbeitsgemeinschaft noch interessierte Mitglieder. Die Arbeitseinsätze finden in der Regel sonnabends statt. Meldungen bitte bei Herrn Jens Huschina, 5060 Erfurt, Bergstraße 40.

AG 4/18 Eisenberg
Am 5. September 1982 Modelleisenbahn-Tauschmarkt in der „Friedrich-Schiller-Oberschule" (Hort). Öffnungszeiten: 9–15 Uhr. Tischpreis: 1,— M.

Einsendungen zu **„DMV teilt mit"** sind bis zum 4. des Vormonats an das Generalsekretariat des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR, 1035 Berlin, Simon-Dach-Str. 10, zu richten.
Bei Anzeigen unter **Wer hat – wer braucht?** Hinweise im Heft 7/1981 beachten.

Wer hat – wer braucht?

8/1 Biete: H0, BR 80 u. 2-achs. Postwagen; Eisenbahn-Jahrbuch 1973; „Dresdner Straßenbahn". Suche: H0, BR 89, ETA-Bausatz (3-teil.); „Schiene, Dampf und Kamera"; „Schmalspurbahnen der Oberlausitz"; „Die Muldenthalbahn"; „Auf kleinen Spuren"; „Deutsche Dampfloks gestern und heute".

8/2 Biete: H0, BR 84 u. 91 sowie Altenberger Wagen. Suche: Dampflockschilder (nicht EDV) und Bw-Schilder sowie PIKO VT 135 in allen Ausführungen.

8/3 Biete: $H0_m$ (Herr): gedeckte Güterwg; Rollböcke; BR 99 (reparaturbed.). Suche: in $H0_e$–Loks (auch Eigenbau); in H0: Feuerwehrautos, Pferdegespanne (ESPEWE); Modelleisenbahnkalender 1981.

8/4 Suche: Eisenbahnjahrbuch 1981; „Reisen mit der Dampfbahn"; „Pionier- und Ausstellungsbahnen"; „Schmalspurbahnen der Oberlausitz".

8/5 Biete: Nenngr. 0 (Zeuke): Lok T48; E44; versch. 4- u. 2-achs. Reise- u. Güterzugwg; div. Gleismaterial; in Nenngr. N (PIKO): BR 65; V 180; VT 173 m. Beiwagen; Reise- und Güterzugwg.

„Dampflok-Archiv 4"; „Kleine Eisenbahn ganz einfach/ganz groß/ganz raffiniert"; „Der Modelleisenbahner" 2–5, 7/80; 2–5, 7–12/81, 1,2/82; „Für unser Lokarchiv". Suche: Lokgehäuse u. kompl. Tender f. PIKO BR 50; Treib- u. Kuppelradsätze f. PIKO BR 23; Tender f. Schicht BR 42; „Die deutschen Dampflokomotiven".

8/6 Biete in H0: BR 23, 42, 01, 55, 80, 91; PIKO i-Kupplungen; Motor BR 23. Suche: H0, Gehäuse BR 84; BR 91 SNCB; E 63; SVT 137 (blau/creme 3-teil.); „Der Modelleisenbahner" Jahrg. 1961. Nur Tausch!

8/7 Biete: H0, BR 50 (PIKO). Suche: kompl. Schmalspurzug od. and. Dampflok-Eigenbau-Modelle.

8/8 Biete Kursbücher der DR jeweils Winter 1938/39; 51/52; 56/57; 63/64; 64/65; 66/67; 67/68; Sommer 1968; Kursbuch DB Sommer 1972; Kursbuch ÖBB Sommer 198 Inland und 1981 Ausland; „Der praktische Lokomotivatlas" Modellatlas von 1920 mit zerlegbaren Modellen der pr. S 10 und der Knorr-Schnellbremse. Suche: in H0 BR 84 nur gut erhalten und funktionsfähig, sowie Mitteleinstiegwagen Bauart „Altenberg" bzw. $H0_e$-Material. Nur Tausch!

6. Fotowettbewerb
Wir erinnern an den Einsendeschluß. Termin ist der 30. August 1982. Alle Freunde werden gebeten, ihre Fotos an den zuständigen Bezirksvorstand zu senden. Der Aufruf zu diesem Wettbewerb war im „modelleisenbahner" Heft 8/1981 veröffentlicht worden. Also, liebe Freunde, nochmals lesen und Fotos einpacken. Die Teilnahme lohnt sich. **Die Redaktion**

8/9 Biete: „Dampflok-Archiv 1 und 2". Suche: „Die Franzburger Kreisbahnen"; „Der Modelleisenbahner 1/81".

8/10 Biete: H0, BR 55, BR 120. Suche: Straßenbahnmodelle in H0; „Straßenbahn-Archiv"; „Eisenbahnjahrbuch" 1976; Lokschilder.

8/11 Biete: N, BR 65; BR 55 (leicht reparaturbed.); BR E 44 in H0: Übersichtszeichnungen im Maßstab 1:43,5 z. B. BR 01 513, 02 0201-0, 52 3378, 42 u. v. a.; „Strecken-Dielselloks" 4. Aufl. 1981; „Eisenbahnwagen" 4. Aufl. 1981; „Eisenbahnjahrbuch 1978 u. 1980. Suche: H0, BR 84 u. Dampflokschilder.

Bei den nachfolgenden zum Tausch bzw. Verkauf angebotenen Artikeln handelt es sich um Gebrauchtwaren, die in der DDR hergestellt oder die importiert und von Einrichtungen des Groß- und Einzelhandels vertrieben worden sind.

Auch Kleinanzeigen
haben große Wirkung!

Suche in Nenngröße I u. 0 Dampflokomotiven, sowie in H0 BR 50, 84 u. V 200. (Eigenbau). Zuschriften an
Thomas Schramm, 9416 Zschorlau, Schrebergartenweg 7

Suche PIKO-Dampflok BR 55, Nenngr. N. Zuschr. m. Preis an
R. Pihan, 6900 Jena, G.-Weerth-Str. 10

Suche BR 03, 42, 84, 91. Biete BR 23, 80.
Berger, 4412 Roitzsch, Südstr. 3

Tausche „Die Muldenthal-Eisenbahn" gegen „Selketalbahn" oder „Harzquer- und Brockenbahn".
Giebe, 5700 Mühlhausen, Boeckmannstr. 6, Tel. 67 96

Verk. H0-Anl.
kompl., Gr. 240 × 120, Anbau 160 × 60, Pr. 800,– M.
A. Fromm, 1273 Fredersdorf b. Berlin, Eisenbahnsiedlung 5

Biete **Dampflokarchiv** 4 u. Schmalspurbahn in der OL im Tausch gegen „BR 01". Auch Kauf.
H. Stange, 8054 Dresden, Tiedgestr. 5/161—48

Biete im Tausch Modellbahnkalender 1982, 5,— M, suche Modellbahnkalender von 1977.
H. Lohse, 9201 Barthelsdorf, Hauptstr. 65

Biete „Selketalbahn", „Spreewaldbahn", „Kleinbahn der Altmark", „BR 01".
Suche „Schiene, Dampf u. Kamera", Modelleisenbahner Jahrgänge 1952—1966 „Reisen mit der Dampfbahn"
R. Schwartz, 7560 Wilhelm-Pieck-Stadt Guben, Julian-Marchlewski-Ring 80

Biete Dampflokarchiv, Bd. 4, Historische Bahnhofsbauten,
suche Reisen mit der Dampfbahn, Schmitt/Als die Oldtimer flogen
W. Weidlich, 9401 Affalter, Hauptstraße 44, Fach 22-752

Märklin Bf.
Nr. 2038 Nenngröße I oder Hallenteil einz., im Tausch (auch Rollmat.) dringges.
Gaudlitz, 7050 Leipzig, Peilickestr. 7, Ruf 69 32 63

Verkaufe
Eisenbahnjahrbuch 68/69, 70/71/73, suche Autorenkollektiv- Die Dampflok.
Klaus Zschoch, 7232 Bad Lausick, Reichersdorfer Str. 4

Biete: Histor. Bahnhofsbauten, Baureihe 01, je 36,— M, Modellbahnbauten, 9,80 M, Dampflokarchiv, 19,80 M,
suche Nenngröße H0 BR 41, BR 89, BR 91, Nenngröße N BR 55, BR 65, auch defekt.
Jürgen Barth, 9382 Augustusburg, Karl-Marx-Str. 32

Biete: Lokarchiv 1—3, Modellbahnbücherei 2/5, Trost 4 Bänd. Harz-Quer- und Brockenbahn, Fromm Modellbahnbauten.
Suche: Schmalspurarchiv, Spreewaldbahn u. ä., BR 91, 84, 99.
Ralf Monert, 8046 Dresden, Am Gärtchen 9

Biete G. Trost, Die Modelleisenbahn Bd. 3 u. Märklin-Modelleisenbahnkatalog H0, geg. Dampflokfotos (bes. 03.0 oder 03.10) oder Dampflokarchiv Bd. 3 und BR 01.1. Boxpok-Kohle (H0), gegen BR 41 (Ho).
Zuschriften an
U. Schultze-Dewitz, 1300 Eberswalde-Finow 1, Aug.-Bebel-Str. 4a

Suche für Nenngr. H0, Zweileiter: Loks, Wagen, Ersatzteile, Straßenfahrzeuge, Drehscheibe, Schiebebühne u. Lokschuppen aller Bahnverwaltungen und Fabrikate. Weiterhin „PIKO-Einschienenbahn" u. Zubehör sowie Dampfmaschinen u. Modelle dafür.
E. Seifert, 1297 Zepernick Lahnstr. 16

Biete: Lokarchiv Bd. 1 u. 4, Bahnland DDR, Schmalspurbahnarchiv, E-Lokarchiv, Eisenbahn-Lexikon, Eisenbahnjahrbücher, Gerlach-Modellbahnhandbuch u. Triebfahrzeuge, Trost-Modellbahnbücher u. Modelleisenbahnkalender.
Suche: Reisen mit der Dampfbahn, Schmalspurbahnen der Oberlausitz, Reisezugwagenarchiv, Straßenbahnarchiv, alte Kursbücher In- u. Ausland.
J. Kreisel, 6902 Jena-Lobeda-Ost, Rich.-Zimmermann-Str. 2/476

H0-Großanlage,
kompl. auf Platte 1,20×2,50 (2 Ebenen), 50/60er J.: 7 Loks m. Ersatzt., 14 G-, 15 P-Wag.; 2 Trafos, Oberltg. Zub. verk. f. 980,—M.
Gaudlitz, 7050 Lpz., Peilickestr. 7, Tel. 69 32 63

Verk. Spur S-Material
rep.-bed. 50,—. Spur Z-Anlage (Eigenbau) 200,—. Eisenbahnlit. ab 1976 20,— b. 60,—. Suche H0-BR 23, 50, 80, 84, 91, Drehscheibe H0 E-Lok Eigenbau, Rollwag.,
Heinze, 7022 Leipzig, Wiederitzscher Str. 22 II

Kongreso de la Zervojistaj esperantistoj

Kongreß der Eisenbahner – Esperantisten

Im „modelleisenbahner" 3/1981 war eine Information zu Esperanto und zur Tätigkeit der Eisenbahner-Esperantisten der DDR erschienen. Was hat sich inzwischen getan? In Anerkennung der internationalen Tätigkeit der Esperantisten wurde der „Esperanto-Verband im Kulturbund der DDR" gegründet. Auch wir als Fachgruppe der Eisenbahner qualifizierten unsere Arbeit. Höhepunkt für uns war die Teilnahme am 34. Kongreß der Internationalen Eisenbahner-Esperanto-Föderation (IFEF).
Der Kongreß fand vom 2. bis 8. Mai 1982 in Balatonfüred (VR Ungarn) statt. Nicht nur die äußeren Bedingungen (Kongreß-Zentrum, Unterkunft, Verpflegung, Wetter) waren sehr gut, auch die Organisation klappte vorzüglich. Ein Großteil der 610 Kongreßteilnehmer aus 22 Ländern reiste mit einem Sonderzug an, dessen Diesellokomotive M 62 ein Kongreß-Schild trug. Aus den Lautsprechern des mit Esperanto-Flaggen geschmückten Bahnhofes klangen Begrüßungsworte in Esperanto. Zu den eigentlichen Kongreßveranstaltungen gehörten: Ausstellungen, Sonderpostamt, Buchverkauf, Parade europäischer Eisenbahner-Uniformen (auch die DR war vertreten), Bus- und Schiffsausflüge, Tanzabende, großes Kulturprogramm, Sprachkurs und natürlich unzählige Treffen. Umfangreiches Kongreßmaterial informierte ausführlich über alle fachlichen und geselligen Veranstaltungen. Die erste Sitzung im Plenum brachte die bei internationalen Kongressen üblichen Begrüßungsreden, hier jedoch mit einer Besonderheit: Ohne Dolmetscher, denn es wurde trotz der Vielzahl der vertretenen Länder nur eine Sprache gesprochen und von allen verstanden, nämlich Esperanto.
Die hohe Anerkennung der Esperanto-Arbeit auf dem Gebiet der Eisenbahn wurde von Repräsentanten des Staates, der Gewerkschaft und der Staatsbahn der Ungarischen Volksrepublik und internationaler Organisationen unterstrichen. Berichte, Arbeitsplan, Wahlen, Resolution, Diskussionen und Beschlüsse kennzeichneten die Vollversammlungen. Besonders wertvoll waren aber die Arbeit der Kommissionen und der Fachvortrag. Fachvorträge sind zum festen Bestandteil der IFEF-Kongresse geworden, vermitteln sie doch auf schnellste Weise Wissen in alle Welt. Der diesjährige Vortrag, der allen Teilnehmern broschürt zur Verfügung stand, behandelte „Die Zukunft der europäischen Eisenbahnen und die Rolle der MAV". Über die wirksamere Gestaltung der Arbeit mit Fachvorträgen diskutierte eine spezielle Kommission, in deren Sitzung auch einige fachliche Kurzvorträge gehalten und ausgewertet wurden.
Drei Sitzungen der Kommission für terminologische Arbeit mit insgesamt 9 Arbeitsstunden behandelten Fachwörter, über die bei der Übersetzung des 6-sprachigen UIC-Lexikons in Esperanto im Korrespondenzverfahren keine Einigkeit erzielt werden konnte. Ein Rest von ca. 80 Termini bleibt noch zu klären, dann sind alle 11 679 Begriffe der 3. Ausgabe des Lexique Général des Termes Ferroviaires auch in Esperanto verfügbar. Wir nahmen an diesen Sitzungen teil, um Erfahrungen zu sammeln und das Ausland über unsere Aktivitäten zu informieren. Umfangreiches Arbeitsmaterial wird uns helfen, unseren Kollegen in kürzerer Zeit eine Fachwortsammlung zugänglich zu machen. Der 36. IFEF-Kongreß wird vom 12. bis 18. Mai 1984 am Sonnenstrand der bulgarischen Schwarzmeerküste stattfinden.
Noch eine Anmerkung: Wer Interesse an der Mitarbeit in der Fachgruppe der Eisenbahner-Esperantisten hat, wende sich bitte an den Zentralvorstand des Esperanto-Verbandes im Kulturbund der DDR, Fachgruppe Eisenbahn, 1086 Berlin, Charlottenstraße 60.

Horst Theurich

Rezension

Eisenbahn-Jahrbuch 1982
Ein internationaler Überblick

Von Einzelautoren; transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1982, 168 Seiten, 220 Abbildungen, 30 Tabellen, Format 240 mm × 270 mm, Pappband cellophaniert, Preis: 15,— M (DDR)/24,— M (Ausland), Bestellangaben: 566 578 6/Eisenbahn-Jahrb. 1982.
In der nun vorliegenden 20. Ausgabe der populärwissenschaftlichen Reihe über den schienengebundenen Verkehr – Eisenbahn, S- und U-Bahn sowie Straßenbahn – werden im Spitzenbeitrag vom Verkehrsminister der DDR, Otto Arndt, ausgewählte verkehrspolitische Aspekte unseres Eisenbahnwesens in Gegenwart und Zukunft behandelt. Dieser Beitrag ist besonders hervorzuheben, da er – in der Art und Weise der Wiedergabe von Bekanntem und Neuem – dem populärwissenschaftlichen Charakter des Eisenbahn-Jahrbuchs bestens gerecht wird. Überzeugend werden verkehrspolitische Zusammenhänge sachkundig und für den Leser einprägsam in den Rahmen der Volkswirtschaft der DDR eingeordnet. Darüber hinaus enthält die 20. Ausgabe des Jahrbuchs einen Überblick über den Schienenverkehr in anderen Ländern.
Themen sind beispielsweise
– die Eisenbahnen im Sozialistischen Äthiopien,
– Japanische Eisenbahnen,
– Modernisierung bei den Finnischen Eisenbahnen,
– der Prager Eisenbahnknoten,
um nur einige zu nennen.
Die Freunde des städtischen Nahverkehrs werden sich besonders für die Beiträge „Straßenbahnen und Schnellstraßenbahnen in der UdSSR" und „Die Metro in Bukarest" interessieren.
Ein großer Teil des Jahrbuchs ist dem Themenkomplex über die Eisenbahngeschichte vorbehalten. Hervorzuheben sind hier die Beiträge
– 90 Jahre Schlafwagenproduktion in Görlitz,
– Der Bau der Transsibirischen Eisenbahn und
– Die „52er" in der Erinnerung eines Lokführers,
die, jeder für sich genommen, durch die Einheit von Stil und Inhalt des Textes publizistische Wirkungskraft ausstrahlen.
Abhandlungen z. B. über die Arbeitsgruppe „Eisenbahntransport" des Inlandtransportkomitees der ECE, den Medizinischen Dienst des Verkehrswesens der DDR, Probleme der Elektrifizierung in der Hauptstadt Berlin u. a. bereichern zusätzlich diese Ausgabe des Eisenbahn-Jahrbuchs.
Insgesamt kann dem Herausgeber bescheinigt werden, daß das Jahrbuch eine wohlausgewogene Mischung aus aktuellen Informationen und historisch Wissenswertem enthält. Zudem wird der Charakter des populärwissenschaftlichen Jahrbuchs noch durch die ausgezeichnete Bildauswahl und -wiedergabe, wobei die Bilder (S. 50) vom „Bau des Jahrhunderts", der Baikal-Amur-Magistrale, ausgenommen sind, und die gute typographische Gestaltung unterstützt.
Diesen positiven Gesamteindruck schmälern auch nicht die Abbildungen auf der Seite 157, die m E. – nichts gegen Fototricks – etwas zu einseitig sind.
Sofern die Publikation im Buchhandel vergriffen ist, sollten Interessenten die Ausleihmöglichkeiten in den Bibliotheken nutzen.

Christian Schrade

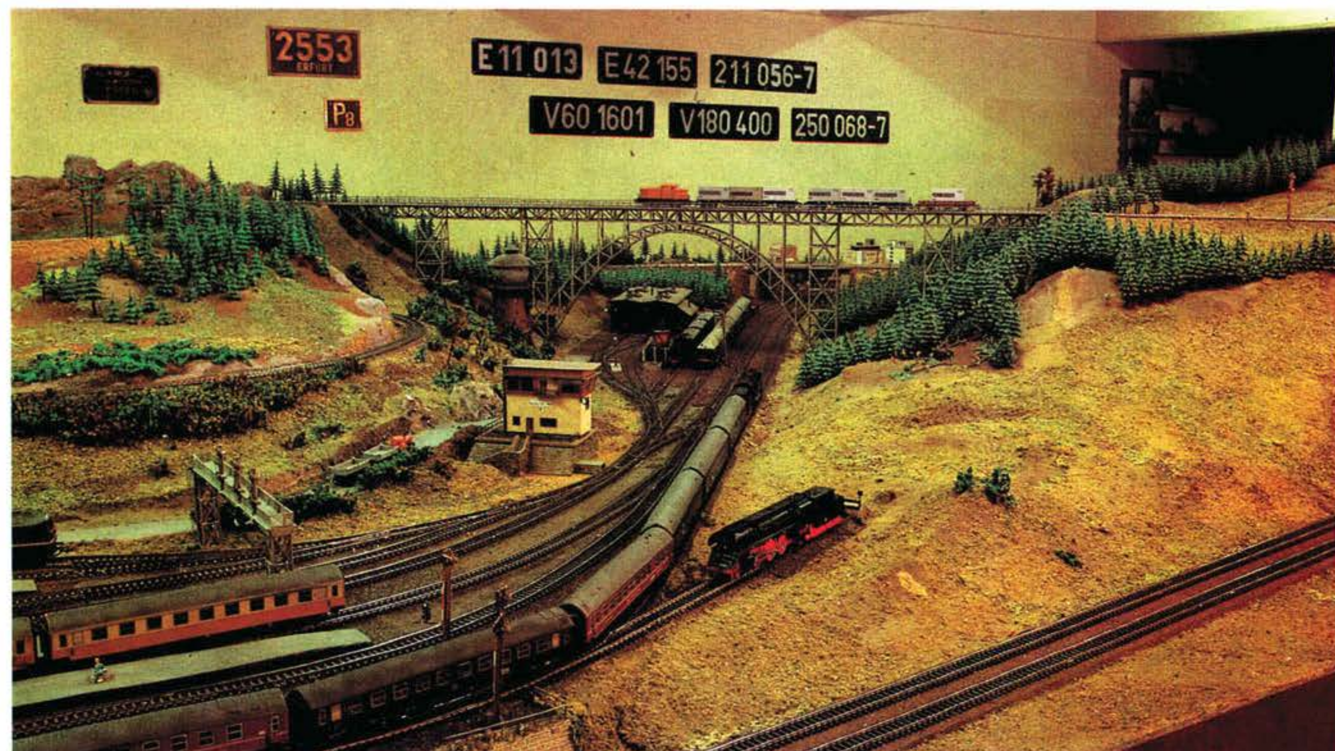
modell bahn **mosaik**

Gemeinschafts-anlage der AG 4/33 Erfurt

Nicht nur die große Eisenbahn war während der Fahrzeugschau in Erfurt zu sehen.
Wer sich auch für die kleine Eisenbahn interessierte, konnte im Reichsbahnamt Erfurt die Gemeinschaftsanlage der AG 4/33 besichtigen. Die beiden Bilder vermitteln einen kleinen Eindruck von den Aktivitäten der Mitglieder dieser AG unter Leitung des Freundes Karl-Heinz Becker.
Neben dem großzügigen Bw begeisterte die Besucher auch die elektronisch gesteuerte Straßenbahn.

Fotos: J. Nagel, Berlin





Seit 100 Jahren fährt im heutigen Stadtbezirk Berlin-Köpenick die Straßenbahn. Unser Foto zeigt einen historischen Triebwagen der ehemaligen „Städtischen Straßenbahn Cöpenick", den Mitglieder des DMV in der Freizeit restaurierten. Näheres darüber erfahren Sie auf den Seiten 11 bis 13.

Foto: R. Demps, Berlin



INDEX 32542